

フランスにおける交通まちづくりの
実践政策学的研究

ヴァンソン藤井 由実

目次

第 1 章	研究の背景と目的	1
1.1	論文の趣旨	1
1.2	本研究の背景と目的	2
1.2.1	背景・コロナで加速するフランスの道路空間再配分	2
1.2.2	本研究の目的・知見の次世代への継承	4
1.3	本研究の構成	4
1.4	本研究における用語の定義と統一	7
1.4.1	地方自治体に関する用語の定義と概念の説明, その日本語訳一覧表	8
1.4.2	本研究で記述するフランスの法律名称とその日本語訳一覧表	14
第 2 章	地域活性化の中心となる地方自治体	16
2.1	フランス行政の四層構造	16
2.1.1	自治体の規模	16
2.1.2	市町村合併ではなく, 広域自治体連合を構成	17
2.2	地方公共団体の運営の特徴	19
2.2.1	地方政治家(首長と議員)の大きな役割	19
2.2.2	財源の自立性	22
2.2.3	議会における人材の多様性	23
2.2.4	行政職員の高い専門性	25
2.2.5	議会と行政の協働	28
2.3	地方の政治と市民・フランス人と自治体の関わり方・選挙	28
第 3 章	地方都市の賑わいをもたらした新しい都市空間の創出	30
3.1	フランスの都市空間再編成に関する既往論文	30
3.2	地方分権型の社会をめざすフランス	32
3.2.1	首都圏から地方への人口流出	32
3.2.2	住みやすいまちを追求する地方都市	34
3.3	道路空間再配分が実現できた要因	37
3.3.1	最優先される歩行者の安全	37

3.3.2	歩行者優先道路の等級化・低速交通まちづくり	40
3.3.2.1	ゾーン 30	40
3.3.2.2	ゾーン 30 通過自動車の平均速度調査	41
3.3.2.3	ゾーン 20	42
3.3.2.4	歩行者優先のまちづくり・歩行者憲章	45
3.3.3	高い環境保全への意識	48
3.3.4	道路と都市空間の管理	49
3.3.4.1	自治体が道路行政と交通行政を管轄する	49
3.3.4.2	公共空間の裁量権がある自治体	52
3.4	都市と車	55
3.4.1	車との共存	55
3.4.1.1	パークアンドライド	55
3.4.1.2	ボラード	57
3.4.2	歩行者空間創出のために交通環境の整備	59
3.4.3	自動車の新しい利用法の発達・シェアカーとライドシェア	61
3.5	結論	64
第 4 章	公共交通導入から始まった都市再生	65
4.1	移動手段を選択できる社会	65
4.2	モビリティの再編成から始まった新しいまちづくり	67
4.2.1	まちづくりのツールとしての LRT (Light Rail Transit)	67
4.2.2	フランスの BRT (Bus Rapid Transit) の特性と定義	71
4.2.3	路線バスのバージョンアップ	73
4.2.4	自転車利用の促進	75
4.3	フランスの都市公共交通を支える仕組みと財源	78
4.3.1	都市公共交通の運営	78
4.3.1.1	上下分離の法的根拠	78
4.3.1.2	運行ガバナンスの形態	80
4.3.1.3	協定書の契約形態	81
4.3.1.4	運行業務を自治体から委託されるオペレーター	83

4.3.1.5	オペレーターとの協定書の内容	84
4.3.1.6	自治体とオペレーターの関係性	86
4.3.2	公共交通運営の上下分離ビジネスモデル	86
4.3.2.1	公共交通の整備	86
4.3.2.2	公共交通の運営（拠出金の流れ）	87
4.3.3	都市内公共交通の財源	88
4.3.3.1	都市公共交通運営の財源としてのモビリティ税	88
4.3.3.2	自治体のモビリティ税収減少をカバーする政府	91
4.4	都市交通計画策定と実行を支える国の法整備と補助金	92
4.4.1	フランスの交通関連法の歴史	92
4.4.2	入札方式を取る自治体への補助金	94
4.4.2.1	2005年から2013年まで3回の入札公募	94
4.4.2.2	2020年に第4回入札公募	96
4.5	将来の移動の方向性を示すモビリティ基本法	98
4.5.1	新しい移動手段の利用ガイダンスとしてのモビリティ基本法	98
4.5.2	公共交通利用促進のためのデータオープン化を促す	99
4.5.3	フランスのMaaSの現状	99
4.6	結論	102
第5章	中心市街地の賑わいをもたらす都市政策	103
5.1	フランスの都市計画に関する既往論文	103
5.2	土地利用に拘束力を持ち機能する都市計画マスタープランの歴史	105
5.2.1	「土地利用計画（POS） ⁹⁾ から「地域都市計画（PLU） ¹⁰⁾ へ	105
5.2.2	地域の経済発展を図る都市計画の総合戦略文書（SCOT） ¹⁹⁾	108
5.2.3	PLUから、交通と住宅計画を統合した広域都市計画(PLUi) ²⁸⁾ へ	110
5.2.4	自治体の自立に欠かせないPLUiとその現況	112
5.3	国の商業調整と自治体を中心とする商業振興施策	114
5.3.1	国の商業調整・商店街と大型店舗、その規制法	114
5.3.2	シャッター街を生み出さない税制度の枠組み	116
5.3.3	自治体が主導する「中心市街地活性化プログラム」	117

5.3.4	都市政策における商業と交通	119
5.4	住宅供給と土地整備のプロセス	121
5.4.1	フランスの住宅政策の特徴	121
5.4.2	民間の土地整備と開発事業にも自治体のコントロール	122
5.4.3	自治体が主体となる土地整備と開発事業	122
5.4.3.1	決断する政治と行政と議会が協働で策定する計画	123
5.4.3.2	土地整備を担う土地整備開発機構	124
5.4.3.3	整合性のある地域開発を可能にするマスターアーバニスト	125
5.4.3.4	工事の施工	126
5.4.3.5	交通も包括した都市空間景観形成の統合性	127
5.5	結論・フランスの都市計画マスタープランが機能する理由の考察	130
5.5.1	PLUi が持つ大きな拘束力	130
5.5.2	地方政治家の大きな役割	130
5.5.3	行政府の充実した人材	131
5.5.4	議会と行政の協働	132
5.5.5	整合性のある都市開発の実現に寄与するマスターアーバニストの存在	132
第 6 章	新しいまちづくりを可能にした合意形成	133
6.1	フランスの合意形成に関する既往論文	134
6.2	合意形成の歴史	136
6.2.1	2000 年以前における公開審査制度	136
6.2.2	2000 年代に本格化するコンサルタシオンの活動	137
6.2.3	近年の法整備による合意形成の強化	139
6.3	合意形成の具体的なプロセス—アンジェ都市圏共同体の LRT 整備事例	140
6.3.1	計画の策定初期段階での合意形成	141
6.3.1.1	プロジェクトの計画草案の立案 【a)の 1】	141
6.3.1.2	公人等に対する意見徴取 【a)の 2】	141
6.3.1.3	計画の上流段階における合意形成活動・市民対象コンサルタシオン 【b)】	142
6.3.2	計画の下流段階における合意形成活動・公開審査	143

6.3.2.1	公開審査【c】	143
6.3.2.2	土地収用を含む事業の場合の公開審査【d】	145
6.3.3	土地収用を認める公益宣言の発令	145
6.4	合意形成の近年の傾向	145
6.5	近年(2015~2019年)の合意形成ーアンジェ市の都市空間再編成の事例	147
6.5.1	コンサルタシオンの対象となった駐車場転用プロジェクトの内容と課題	148
6.5.2	計画初期のコンサルタシオン広報活動	149
6.5.3	市長,市議,行政職員,専門家が出席する住民集会	151
6.5.4	現状(図6-7)の説明	153
6.5.5	代替え案の示唆(図6-8)	154
6.5.6	整備後の姿(図6-9)	155
6.5.7	コンサルタシオン活動の一つとして実施された住民集会の特徴	157
6.6	フランスの合意形成の特徴	158
6.6.1	事業認可に関する制度的な特徴	159
6.6.2	合意形成活動を実行する行政の特徴	160
6.6.3	地方政治家の特徴	161
6.7	結論	163
6.7.1	フランスの合意形成の意義	163
6.7.2	日本の合意形成との相違	164
6.7.3	合意形成の今後の課題	165
第7章	フランスのこれからの都市像と日本での都市行政への考察	167
7.1	「自動車を抑制した中心市街地」を受け入れたフランス人についての考察	167
7.1.1	ウォークラブルな都市空間を実現するー明確な目的意識の共有	167
7.1.2	社会における連帯意識の醸成	168
7.2	これからの新しい都市像	173
7.2.1	ウォークラブルシティの先にある15分都市構想	173
7.2.2	「穏やかになったまち」を求めるまちづくり	177
7.3	日本への示唆	179
7.3.1	道路空間を共有するという概念	179

7.3.2	環境, 交通, 福祉など領域横断で実現するまちづくり	181
7.3.3	市民の意識の醸成	183
7.4	本研究論文の結論	185
	備考・参考図書	189
	謝辞	194

第 1 章 研究の背景と目的

1.1 論文の趣旨

フランスの地方都市の中心街ではフェリエル (2015)¹⁾ が指摘するように、車利用を抑制し歩行者専用空間の整備を進め、「中心市街地の再生」を期して賑わいにつなげようとしてきたように思われる。本研究では、自治体が道路空間の再配分を行い歩行者の利便性を図った都市空間の再編成を経て、かつての車に占拠された中心市街地を再活性化させてきた経緯を、導入した公共交通手段や公共空間整備の内容と共に整理し、道路空間の再配分を伴った都市空間の再編成が、なぜフランスで可能であったのかその背景と要因を明らかにする。本研究ではいわゆる「交通まちづくり」の実践政策学的研究として、都市交通計画制度、都市計画、合意形成制度のそれぞれの法律の解釈と整理を行い、それらが具体的にどのように自治体で都市施策の実行の際に考慮されてきたかに焦点を合わせる。ここでは太田 (2008)²⁾ の定義にならない、官のみならず民が協働するかたちで進められるモビリティ施策を包括した都市計画の施行を「交通まちづくり」とする。さらに、本研究ではまちの賑わいを創生するにあたり、交通・住宅供給・商業調整などの施策を統合してきた、環境保全と福祉を重視する国の法整備とそれに伴う補助金制度も整理する。

そして「歩いて楽しい都市」(以下、ウォークブルシティと呼称する)の実現を通して、中心市街地の活性化を可能にした背景として、都市政策を実行する主体である自治体の対応を示す。具体的には自治体行政が、その都市政策、中でも交通・住宅・商業政策を包括した都市計画マスタープランを、どのように整合性を持たせて具体的に策定・実行しているのかを考察し明らかにした。また自動車利用の利便性を無視することなく、車道を削り歩行者と自転車の専用道を増設する新しい都市空間再編成を受け入れてきた、フランス国民の意識の変化や大きな社会の流れ、市民と地方政治とのかかわり方についても、合意形成活動の分析を通して考察する。それらの事業の合意形成のための制度の歴史と現状を述べるとともに、日本との比較も踏まえながらその意義と課題について考察する。

日本と同様に首都圏へ人口が集中しているフランス³⁾で、地方都市が廃退せず栄えその人口も上昇している社会現象の背景を多角的な視点から分析することにより、日本で今後の地方都市の将来の方向性を考える際の指針と参考を提供することを、本研究の最終的な目的とする。

1) Fériel, C : L'invention du centre-ville européen, pp107-121, Société française d'histoire urbaine, 2015.

2) 太田勝敏 : 交通まちづくりの展開と課題, 方向性, pp137, 国際交通安全学会誌 Vol.33, No.2, 2008.

3) 国立経済統計研究所によると 2022 年, フランス人口 6,800 万人のうち, パリ市を中心とするイル・ド・フランス州 (パリ首都圏) に約 1,280 万人が居住する。

1.2 本研究の背景と目的

1.2.1 背景・コロナで加速するフランスの道路空間再配分

1992年2月に人口10万人以上の自治体としてはフランスで初めて、その中心街への自動車侵入を抑制したのはストラスブール (Strasbourg) ⁴⁾である。その姿を筆者 (2011) ⁵⁾は、「ゆっくりと静かに歩ける街の繁華街，人と人が触れ合う教会と広場を中心とした街並み，静かな時間，欧州の地方都市のそれぞれがかつて持っていた本来の街としての機能と賑わいが，公共交通導入とともに取り戻されたと言える」と論じた (写真1-1)。



写真1-1・人口約30万人のストラスブール市の中心市街地で，かつての車のロータリー広場から歩行者専用空間に整備された広場には，LRTが走行し自転車利用者の姿が見られる。

それから約30年，人口10万人以上のほぼすべての代表的な地方都市の中心市街地が，同じように歩行者専用或いは優先空間整備化された。2021年フランス人口の15%が，中心市街地では車の運行時速を30Kmに制限する自治体に居住している ⁶⁾。

4) 出典・Communauté Urbaine Strasbourg (CUS) : Une nouvelle liberté de mouvement, pp20-22, 1993. CUSはストラスブール市を中心として周囲の33の自治体と構成していた，人口約45万人の広域自治体連合である都市圏共同体。2014年のMAPTAM法を経て，2015年1月から，人口50万人の広域自治体行政連合ユーロ・メトロポール・ストラスブール (Eurométropole de Strasbourg) となる。以下，広域自治体連合ユーロ・メトロポール・ストラスブールはストラスブール，市はストラスブール市と記載して区別する。

5) ヴァンソン藤井由実：トラムとにぎわいの地方都市 - ストラスブールのまちづくり， pp191, 学芸出版社, 2011. 2012年度土木学会出版文化賞受賞。

6) 出典・<https://ville30.org/2021/03/02/30-km-h-en-ville-cest-presque-gagne> / 2023年6月閲覧。

さらに地元でしか外出できなかったコロナ下の都市封鎖を経て⁷⁾、人々は必然的に居住地環境や街の価値に興味を持ち「暮らしやすいまち」とはどんなまちなのかを考えるようになった、と解釈できるものと考えられる。テレワークがコスト削減の点からも改めて検討される欧州では、就業地と居住地の関係や、地方移住を含めた居住地選択の見直しが始まり、基本的に「都市とは何か？」という観点から、都市、交通、道路、消費の在り方を検討する動きがある⁸⁾⁹⁾。長引いたコロナや社会不安にもかかわらず、2023年現在、フランスの都市では豊かな歴史と深い文化に裏打ちされた街の佇まいを十分に堪能でき、まちを歩く人で賑わっている。コロナ禍で通過車両が少なくなった機をとらえて、さらなる自転車専用道路整備を進めるなど¹⁰⁾、ナント(Nantes)¹¹⁾を初め各都市が様々な都市空間再編成や公共交通の改善をダイナミックに加速、実行して都市政策を進めていると考えられる。

このように地方自治体は、それぞれ個性あるウォークブルなまちづくりを進めていることが見られる。街の変化は速い。なぜそのようにスピーディに道路空間の再配分を伴う都市空間再編成が可能なのか？本研究では、そういった問いかけにも答えるために、中心市街地からの車の排除を伴う道路空間の再配分を行ってきたフランスにおける、都市空間の再編成の背景と要因を明らかにすることを試みる。本研究では、都市の事例に関する自治体への聞き取り調査や現地調査、そこで得られた各種資料、文献に基づいて考察を加える。尚、筆者は1980年代からフランスに居住しており、本研究における著述内容は、筆者の20年間(2000年初頭から2023年に至る)の現地での各自治体への聞き取り調査、及び文献の分析に基づいており、都市空間の再編成による都市の変遷を実際に確認してきたことも基礎になっている。

7) フランスではコロナ禍下、2020年6月まで自宅から1Km以内の移動のみが許可された。2021年5月までは、県境を越える移動の禁止、夜間18時以降の外出禁止など様々な外出規制が実施された。

8) 出典・Gangloff, E. Morteau, H : La ville à l'épreuve de la crise sanitaire. pp47-151. Edition PUCA. 2022.

9) 出典・Banque des Territoires : Mobilité du quotidien - Comment les autorités organisatrices de la mobilité peuvent-elles s'adapter aux changements d'usages post-Covid ?, pp19-42, Caisse des Dépôts, 2021.

10) パリでは2015年から2021年の間に自転車専用道路を新たに101km整備し、2026年までに520km整備の計画を実行中である。出典・ヴァンソン藤井由実：フランスのウォークブルシティ, pp61, 学芸出版社, 2023.

11) ナント・メトロポール : Nantes Métropole (人口約33万人のナント市を中心として、周辺の自治体と構成する人口65万人の行政自治体連合)では、2020年にナント中央駅再建を完了させ、LRTとBRTの電停を更新し、2022年には電気エネルギーBRTであるe-BUSWAYを22台投入した。出典・ヴァンソン藤井由実：ナントの総合的交通政策と15分都市構想, pp126, 運輸と経済第82巻第9, 2022. 以下広域自治体連合はナント、市はナント市と記載して区別する。

1.2.2 本研究の目的・知見の次世代への継承

本研究は、日本の地方都市のより良い将来を構築するにあたり、筆者がフランスで得た都市政策に関する知見を共有し、次世代に継承することを目的とする。日本とフランス両国では都市政策の背景となる法整備、自治体の在り方などに相違点はあるが、我が国の都市政策実践の改善に寄与できることも十分にあり得るとの期待の下、フランスの都市政策に関する法整備を整理する。都市計画策定から事業実現に至るまでのプロセスにおいて、法を実施する自治体や首長や議会の対応についての解釈にも重点を置き、どのように議会や行政が関わっているのかその姿も具体的に示す。また合意形成などを通して、将来の都市の在り方を自治体と市民が協働して作り上げてゆく、具体的なプロセスと方法論を総括的に検討し、日本で政策を実行に移す際に参考になりうる知見を示す。できるだけ具体的な提言をできるような、交通まちづくりの実践政策学研究と本研究を位置付ける。

1.3 本研究の構成

第1章では研究の背景、目的、構成を記す。フランスでは本研究の対象となる都市計画、交通計画の政策主体は自治体であるので、まず地方自治体に関する用語の定義と概念の説明、その日本語訳一覧表を示し、本研究で記述するフランスの法律名称とその日本語訳一覧表を整理する。

第2章でフランス行政の構造と、地方公共団体の運営の特徴を説明し、公共交通の導入を伴う都市空間の再編成に、いかに国や自治体関わってきたかを整理する。フランスには市町村の区別がなく、最小の行政単位であるコミューン(commune)を本研究では自治体と記す。また人口が10万人以上のコミューンを都市、個別には～市と記す。都市計画の策定主体者である自治体の財源、人材などについても考察する。自治体の機能と役割の理解が、第3章以下の記述のより明確な理解につながると考える。

第3章で賑わう地方都市の現況を俯瞰し、人口が増えるフランスの地方都市の状況を整理し、何が人を地方都市に引き付けるのかを考察する。人の賑わいを図るバロメーターの一つである空き店舗率が低いことも示す。自治体が車交通を規制しながら、魅力ある都市空間を創出するために、歩行者を大切に道路空間の再編成を進めてきたプロセスを明らかにし、

自動車と歩行者に対する道路空間の再配分を可能にした具体的な方法論を示す。また自動車と共存する道路空間の再配分が実現できた要因を探り、社会的な背景からの分析も試みる。

第4章では、中心市街地から車を排除したフランスの都市が、多様な公共交通を整備して、移動手段を選択できる社会を実現してきた経緯を明らかにする。自治体は交通基軸とその沿線との整合性の取れた景観形成を実現したが、その公共交通運営の上下分離のビジネスモデルを明らかにし、公共交通導入と都市空間整備をセットで進めるまちづくりを支えてきた国の法整備と補助金制度をまとめる。2019年に新たにガイドラインとして策定されたモビリティ基本法¹²⁾で示された、モビリティ（移動できることを指す）¹³⁾と都市の歩行環境整備の方向性についても整理する。またエコロジー移行にも貢献するような将来のモビリティ活用を促進するツールの一つとしての、フランスにおけるMaaSの現況を解釈する。

第5章では、都市計画の歴史的動向（1967年～2017年）を概観し、PLUiと呼ばれる都市計画マスタープラン(Plan local d'urbanisme inter-communale, 以下PLUiという)の展開と方法論を整理する。自治体は交通と土地利用の連携の枠組みを、都市計画マスタープランを通して整えてきた。賑わいのある地方都市の創造を可能にしてきた商業調整制度、法整備と様々な規制法や税制を示す。またシャッター通りの問題を抱える自治体が主導し実施している、近年（2020年まで）の商業活性化政策の動向も整理する。一方中心市街地の商業が栄え人の賑わいをもたらすには、近距離に消費者の人口が存在する必要がある。そこで住宅政策を示すと共に、自治体主導の都市開発における土地整備開発機構¹⁴⁾とマスターアーバニスト¹⁵⁾の役割を示す。この二者により、デザイン的にも優れ、地域ごとに調和と統制の取れた整合性のある都市開発が可能となる仕組みを明らかにする。最後に「なぜフランスの都市計画は機能するのか」についてまとめ考察する。本研究では日本社会への貢献を期して、都市計画策定から事業実現に至るまでのプロセスにおいて、どのように議会や行政が関わっているのかその姿も具体的に示す。

12) Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

13) モビリティ基本法においては、交通は移動する手段を指し、一方モビリティは移動性（移動できることを指す）を意味し、徒歩や自転車移動なども含むとする。

14) 自治体が設立する半官半民の混合経済会社や、自治体が直接経営する開発公社を指す。詳細は第5章（5.4.3.2）参照のこと。

15) 都市開発の基本軸を樹立する都市プランナーを指す。詳細は第5章（5.4.3.3）参照のこと。

第6章では、都市の変革に欠かせない合意形成の関連法の1980年代からの変遷をまとめ、公共交通整備計画を事例として2000年代の合意形成の法律の手順に沿った詳細な実施手法を解釈する。次に、近年の制度改正を踏まえた合意形成の実施方法の傾向を検討するために、人口約15万人のアンジェ市（Angers）での都市空間再編計画を事例として、2015年から2018年に合意形成の一環としてコンサルタシオン活動のプロセスで実施された、パブリックミーティングの実例とその特徴を明らかにする。その上で、現時点での合意形成の意義、今後の課題について考察する。フランスの自治体や首長の合意形成への対応についての解釈にも重点を置き、合意形成を通して、将来の都市の在り方を自治体と市民が協働して作り上げてゆく、具体的なプロセスと方法論を総括的に検討し、日本で政策を実行に移す際に参考になりうる知見を示す。

第7章では新しいまちの在り方を受け入れたフランス人の価値観や都市に対する基本概念を考察し、ウォークブルシティの先にあるとも言える新しい都市像「15分都市」¹⁶⁾などに言及し、コロナ禍を経た今後の都市空間再編成の展開を提示する。また本研究の結論として、フランスの諸策の分析から、モビリティの再編成や適切な道路空間再配分を経た「歩いて楽しいまち」をさらに実現してゆくために、日本に示唆できることをまとめた。

16) 都市計画家でソルボンヌ大学教授のモレノ博士が2016年に発表した都市構想。詳細は第7章(7.2.1)を参照のこと。

1.4 本研究における用語の定義と統一

本研究ではフランスの制度や法律を駆使した都市計画や交通計画，合意形成の施行の分析が主となるために，1.4.1 で，フランス語の用語の定義と概念を説明する。それぞれの用語に対応する日本語訳を整理することが，本研究の理解の促進に有益であると思われる。本研究では青字で記載した日本語の訳で統一する。

1.4.2 では繰り返し引用されるフランスの法律名の日本語名称を統一した。尚，異なる日本語訳がすでに他の研究者に使用されているものもあるが，本研究で扱うフランス語の日本語訳は本章の筆者の翻訳で統一することとする。

1.4.1 地方自治体に関する用語の定義と概念の説明, その日本語訳一覧表

フランスでの通称記載	本書で記載する日本語訳	説明
Administration	行政	本研究では, 選挙で選ばれる地方公共団体の首長や議員に対して, 地方公務員として地方公共団体に属する者とその組織を行政と記す。首長, 議員, 行政職員を合わせて自治体とも記す。
Agence d'Urbanisme	都市計画機構	1967年の地権法 (LOF : Loi n° 67-1253 du 30 décembre 1967 d'orientation foncière) により協会 (Association) の形で生まれた, 都市計画策定のためのシンクタンク機関。現在では 住居供給と新しい都市計画に関する法 (ALUR : Loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové) が, その理事会の構成メンバー, 活動内容などを規定している。
AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité)	モビリティ局	フランス国内の自治体における公共交通政策部を指す。直訳は自治体モビリティ管轄当局。
Arrêté	執行命令・アレテ	立法権から発せられる法律 (Loi) とは異なり, アレテは行政権から発せられる規制行為。規制的または個別的な範囲の大臣の決定であり, 大臣自身またはこの目的のために委任された職員によって署名される。一定の法律効果を生じさせる行政立法や決定を指す。
BHNS (Bus à haut niveau de service)	BRT (Bus Rapid Transit) 高機能サービスバス	日本では高速バス輸送システム、或いはBHLSとも言われる。LRTと同様, 大量輸送が可能な完全バリアフリー車両, 信用乗車を特徴とする高度な機能とサービスを備えたバス運行システムを指す。
CERTU(Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publique)	ネットワーク・交通・都市計画・公共建築研究所	CEREMA の前身組織。

CEREM (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)	フランス防災・環境・モビリティ・都市整備専門研究所	都市整備やモビリティに関する研究を行う研究所で、フランスのエコロジー移行省の交通局や地方自治体の交通局とも人事交流がある。
CGCT (Code général des collectivités territoriales)	地方自治体総合法典	地方自治体を管理する法律に関する立法および規制規定をまとめた法典で、地方自治体の権限を規定する。
CGET (Commissariat général à l'égalité des territoires)	地域間均衡総合庁	2014年3月31日に創設された中央政府の部局で、2020年に地域の整合性を図る国家機関(Agence Nationale de la Cohésion des Territoires)となる。
CNDP (Commission nationale du débat public)	国家公開討論委員会	フランスの独立行政機関で、フランスに住むすべての人が、環境に影響を与えるプロジェクトや政策について情報を入手したり、合意形成活動に参加する権利を保障する責任を負う。たとえば、高速道路整備等の大規模な事業計画に対する合意形成である「公開討論」を企画する。
Code de la route	道路交通法	道路利用者（自動車交通）に対する規制法。
Code de la rue	街路法	国が策定する法律ではなく、地方自治体が策定する条例の一つ。
Code de la voirie routière	道路法	道路の管理者に対する規制法で、国や州、地方自治体などの公道領域に適用される規定をまとめたもの。
Code de l'environnement	環境法典	気候の変動や私たち自身の活動から生態系を保護するための規制の集合体である法典。
Code de l'urbanisme	都市計画法典	都市計画に関するすべての立法・規制条項をまとめた法典。
Collectivité locale Collectivité territoriale	地方公共団体、自治体	コミューンや広域自治体行政連合など、首長、議会及び行政機能、独自の徴税権と予算を持つ公共団体を指す。本研究では自治体とも呼称し、そこには首長、議会、行政を含むとする。
Commune	コミューン	フランスの最小単位の行政で市町村の区別はない。本研究では～市とも訳す。
Décret	政令・デクレ	憲法によって行政権に留保された権限の一部である立法権から発せられる法律(Loi)とは異なり、デクレは行政権か

		ら発せられる規制行為。共和国大統領または首相によって制定され、規制的または個別的な範囲を対象とした行為である。法律の適用条件を規定するために閣僚理事会で審議され、大統領らが発行し、官報に掲載される。
DUP (Déclaration d'Utilité Publique)	公益宣言	公益事業実現を可能にする知事が発令する。公開審査(Enquête publique), 事前協議(Consultation préalable), 公益宣言 (DUP) 発令は、フランスで公益性のある計画策定の過程において、策定者である自治体にその施行が義務付けられた合意形成のプロセスである。
Elus	選挙で選ばれた者	国や地方公共団体における首長や議会の議員を指す。公務員である行政職員は、議員を Elu と呼ぶことが多い。
Enquête publique	公開審査	行政裁判所が任命する専門家で構成した委員会が、住民からの徴収意見を元にして、当該計画についての公共性を審査するために、法的、社会、技術、経済、環境などあらゆる方面からの考察を伴う見解を述べる意見書を提出するプロセスを指す。審査委員会立ち合いで、住民が議員や行政に直接質問できる討論会形式のパブリックミーティング (Réunion publique) も、このプロセスで実施される。
EPIC (Etablissement Public de Coopération Intercommunale)	コミューン間協力公 施設法人、広域自治 体連合	人口規模の大きい順に、以下に分類される (地方自治体総合法典の L5210-1-1A) メトロポール (21) Métropoles 都市圏共同 (14) Communautés urbaines 集落共同体 (223) Communautés d'agglomération 村落共同体 (995) Communautés de communes 広域自治体連合は、それを構成するコミューンから移譲された権限次項についての業務しか行わないので、コミューンのようにあるテリトリー内の行政全体を管轄する地方公共団体とは異なると定義されている。本研究では上記のすべての地方公共団体を広域自治体連合という。ま

		た連合の中心となるコミューンは～市（例・ナント市），連合はナントと記載して区別化する。
EU Directive	EU 指令	指令は達成すべき一定の結果を定めているが，指令の国内法への移行の仕方は各加盟国が自由に決めることができる。
EU Regulation	EU 規則	EUにおける法令で，すべての EU 加盟国に直接適用され，加盟国の国内法と同じ拘束力を持つ。
FNMS (Fédération Nationale des Métiers du Stationnement)	駐車関連業全国連盟	パーキングを運営する企業を代表する業界団体。
GART (Groupement des autorités responsables de transport)	自治体交通管轄局連合	フランス国内の自治体の公共交通政策部（2019 年以降はモビリティ部）の連合全国組織。
INSEE(Institut national de la statistique et des études économiques)	フランス国立統計経済研究所	フランスの公的統計作成と分析をつかさどる国立研究所。
LRT(Light Rail Transit)	LRT	バリアフリー低床車両の次世代型路面電車。フランスでは TRAM と呼ばれる。
Ministère de la transition écologique	エコロジー移行省	約 4 万人の巨大な官庁でインフラ・運輸・海洋総局，エネルギー・気候総局，海洋局，航空局，都市整備・住宅・自然総局，防災総局，地方自治体総局などを含む。2007 年に国交省と環境省の合併があった。2022 年 7 月の組閣後は「エコロジー移行・地域結束省」となったが，本研究ではエコロジー移行省と記す。
Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales	地域結束及び地方自治体連携省	2022 年にエコロジー移行省に併合された。
Permis de construire	建築許可	自治体が，民間業者や市民が行うすべての建築事業（産業，商業施設を含む）を対象に発行する事業許可。自治体が，PLUi（地域都市計画）を基準として，その規定条項に従い許可発行を審査する。PLUi は合意形成を経て自治体が策定する。
PDU (Plan de Déplacement Urbain)	都市交通マスタープラン	広域自治体連合が策定する。2019 年のモビリティ基本法制定後は，PM (Plan

		de Mobilité・モビリティプラン) に名称が変更された。
PLH (Programme Local d'Habitat)	住宅供給計画	各コミューンが6年を目安として策定していたが、住居供給と新しい都市計画に関する法(ALUR法)以降はPLUiに統合された。
PLU (Plan Local d'Urbanisme)	都市計画マスタープラン	コミューン単位で策定していたが、2014年の住居供給と新しい都市計画に関する法(ALUR法)で、広域自治体行政連合が複数のコミューンを対象に策定するPLUiへの移行を制定した。
PLUi (Plan local d'Urbanisme inter-communal)	広域都市計画マスタープラン	広域自治体連合が策定する複数のコミューンを対象とする都市計画。本研究では「都市計画マスタープラン」と呼称する。
PM (Plan de Mobilité)	モビリティプラン	2019年のモビリティ基本法ではPM策定は人口10万以上のAOMにのみ義務付けられており、小規模AOMは簡素化した交通マスタープランで良いとしている。
POS(Plan d'Occupation des Sols)	土地利用法	2000年の都市再生・連帯法(SRU法)制定以降、徐々にPLUに取って代わられた。
Préfet	地方長官	管轄区域内の国の地方出先機関の長として、国から任命される官僚で、地方自治行政の国の政策との整合性を確認する。知事と訳されることも多いが、日本の選挙で選ばれる知事とは異なる。
PROCOS(Fédération pour la promotion du commerce spécialisé)	プロコス	約300の各種全国チェーン・フランチャイズ団体であるフランス専門商業促進連盟。
RATP(Régie Autonome des Transports Parisiens)	パリ交通公団	パリ首都圏の公共交通システムの一部を運営する国営の産業・商業公共団体。
Région	州または州政府	行政区分のひとつで、フランス本土に13州、海外領土に5州ある。選挙で選ばれる首長(本書では議長という)と議会議員がおり、及び行政機能と独自の徴税権と予算を持つ公共団体。
RER(Réseau express régional d'Île de France)	イル・ド・フランス地域圏(パリ首都圏)急行鉄道網	本研究ではパリ首都圏都市高速鉄道と記す。全長587Kmに及び、パリ市内への通勤・通学列車である。
SNCF(Société nationale des chemins de fer français)	フランス国有鉄道	フランス全土を網羅する国有鉄道会社。

SEM(Société d'Economie Mixte)	官民合資会社	取締役会には必ず自治体を代表する者 1 名を含み、投票権の半分は自治体を持つ。職員は民間の者と自治体からの出向者もいるが、給与は出向先が負担で必ずしも自治体に戻る契約ではない。企業会計が適用されるが、地方会計検査院(cours régional des comptes)の受検がある。
SPL(Société Publique Locale)	地方公社	自治体が 100%出資する開発公社。自治体の首長が SPL の代表取締役となる。
VM (Versement de mobilité)	モビリティ負担金またはモビリティ税	従業員に支払う給与総額に対して、パリ首都圏で 1.6 ~ 2.95%、パリ首都圏以外では 2%などを上限課税率として課税され、自治体が税率を決める。自治体の直接財源となり、公共交通の整備及び運営のみが用途となる。細かく課税条件が設定されているが、実際の課税率は各自治体の議会で課税率を決定できる（CGCT の L.2333-67 ）。
VT (Versement de Transport)	交通負担金または交通税	1973年に導入され、LRTを運行する31都市の大半が1974年から1975年にかけて導入した。現在ではBRTが走行する41都市をはじめとして、最高税率を適用している自治体が多い。2019年のモビリティ基本法で、モビリティ税と名称変更。

1.4.2 本研究で記述するフランスの法律名称とその日本語訳一覧表

本研究で参照したフランスの法律を，その策定年号順に以下に記載する。尚，通称欄には，フランス語の文献で使用される略名称を記した。

本書で記載する日本語訳	フランスでの通称記載	法律の正式名 (年代の古い法律から表記)
歴史建造物景観保存法		Loi n°82 du 25 février 1943 sur les Monuments historiques
地権法	LOF	Loi n° 67-1253 du 30 décembre 1967 d'orientation foncière
ロワイエ法	Loi Royer	Loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat
国内交通基本法	LOTI	Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs
地方分権法	Loi de décentralisation	Loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions
汚職防止と経済の透明性及び行政手続きに関する法律 (公共職法)	Loi Sapin	Loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques
ラファラン法	Loi Raffarin	Loi n° 96-603 du 5 juillet 1996 relative au développement et à la promotion du commerce et de l'artisanat
大気法	LAURE	Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie
都市再生・連帯法	Loi SRU	Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains
選挙における男女平等法	Parité	Loi n° 2003-1201 du 18 décembre 2003 relative à la parité entre hommes et femmes sur les listes de candidats

身体障害者の権利, 機会の平等, 参加, 市民権に関する法律 (バリアフリー法)		Loi n°2005-105 du 11 février 2005 pour l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
グルネル環境法 1	Grenelle	Loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement
グルネル環境法 2	ENE	Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement
自治体活動の近代化とメトロポール法	MAPTAM	Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles
住居供給と新しい都市計画に関する法	ALUR	Loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et à un urbanisme rénové
共和国の新地域編成に関する法	NOTRe	Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République
マクロン法	Loi Macron	Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques
モビリティ基本法	LOM	Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités
気候変動とレジリエンス法	Loi de climat et de résilience	LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets
3DS 法		Loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique

第 2 章 地域活性化の中心となる地方自治体

2.1 フランス行政の四層構造

フランスでは地方公共団体が都市政策，特に交通計画や都市計画を策定し，その実行にあたり，また合意形成も実践する．第 3 章以下の研究記述のよりの確な理解と把握に有益であると考えるので，第 2 章では地方公共団体の首長，議会，議員，行政の職員について整理する．

2.1.1 自治体の規模

フランスの最小の行政単位はコミューンで，市町村の区別がない．2015 年の「共和国の新天地域編成に関する法」¹⁾で合併が推奨されているとはいえ，2022 年で 34,955 のコミューンが存在する．人口が 50 万人以上のコミューンは，パリ市，マルセイユ市，リヨン市のみである．42 しかない人口 10 万以上のコミューンは，「大きなまち」(Une grande ville) と位置付けられ，フランス全人口 6,720 万人 (2022) の 15.2% が居住している．一方，フランス全人口の 49.6% が人口 1 万人以下のコミューンの住民で，22.5% が人口 2000 人以下の小規模のコミューンに住んでいる²⁾．

1) NOTRe : Loi °2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle organisation territoriale de la République

2) Direction générale des collectivités locales : les chiffres clés Collectivités locales, pp18-29 , Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2022. ただし，人口 2000 人以下のコミューンは必ずしも農村地帯の村落とは限らず，人口規模の大きい地方都市周辺のコミューンも含む．

2.1.2 市町村合併ではなく，広域自治体連合を構成

フランスの行政は4層構造で（図1），18の州³⁾と101の県があり本土では13の州と96の県を数える．そのほかに複数のコミューンで構成する広域自治体連合⁴⁾（EPCI）が1253存在する（2020年）．その内訳は人口規模の大きい順に，21のメトロポール，14の都市圏共同体，223の集落共同体，995の村落共同体と呼ばれる地方公共団体が存在する（図2-1）．EPCIの直訳はコミューン間協力公施設法人だが，本研究では上記すべてのEPCIを広域自治体連合と記す．広域自治体連合議長と議員は住民の直接選挙で選出され，広域自治体連合の首長（議長と呼ぶ）⁵⁾は，中心コミューンの市長が兼任することが多い．また広域自治体連合議会と，それを構成する各コミューン議会の議員職を兼ねる者も多い．

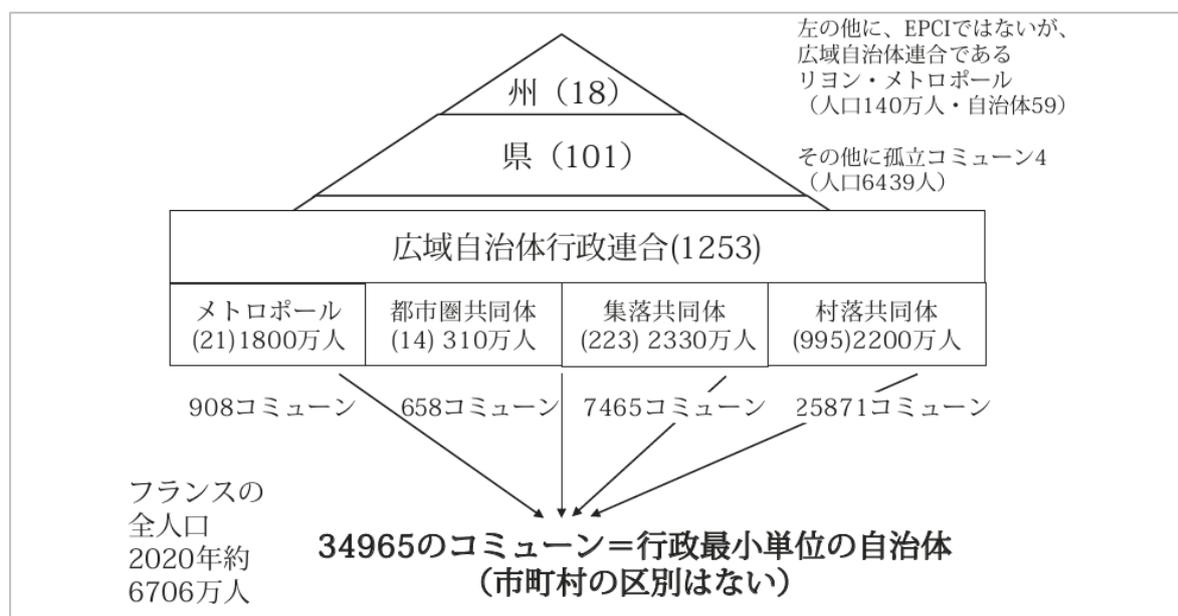


図 2-1・フランス行政の四層構造（出典・ヴァンソン藤井由実：「運輸と経済」，pp96，第 81 巻第 5 号 21.5，2021. 元データ・地域結束と地方自治体との連携省⁶⁾と国立統計経済研究所⁷⁾の発表数字を元に再構成)

EPCIの人口数字は，2018年の実数値を元にした2021年1月における推定で，常住人口以外の住民人口（例・25歳以下の学生で，両親が住むコミューンで週末を過ごし，別のコミューンで週日生活する者など）が，2つのコミューンでカウントされている場合もある．

また上記の図は2020年の政府発表⁸⁾に基づいて作成しているが，2022年の政府発表では⁹⁾，コミューンの全体数は34965から34955に減少し，EPCIの数は1253から1255に増加している．

行政府と予算を持つ広域自治体連合は、それを構成するコミューンから移譲された権限次項についての業務しか行わないので、憲法 72 条¹⁰⁾が定める地方公共団体としてのコミューンのように、あるテリトリー内の行政全体を管轄する地方公共団体とは異なると定義されている。移譲される権限内容は、広域自治体連合の規模によって異なり、地方自治体総合法典¹¹⁾で細かく規定されている。交通政策と住宅供給政策を統合した都市計画、水処理など、住民の生活に密着した最も重要な業務の執行権限を持つ¹²⁾。

本研究では、コミューンや広域自治体連合など、首長、議会及び行政機能、独自の徴税権と予算を持つ地方公共団体¹³⁾を自治体と呼び、そこには首長、議会、行政を含むとする。

3) 州はフランス語では Région でその直訳は地域圏だが、本研究では州政府という。

4) EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale. Métropole (メトロポール) , Communautés urbaines (都市圏共同体) , Communautés d'agglomérations (村落共同体) , Communautés de communes (コミューン共同体) の 4 つに分けられる。

5) 本研究では広域自治体連合の議会を連合議会、その首長を議長といい、コミューン議会を市議会、コミューンの首長を市長という。

6) Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales (2022 年にエコロジー移行及び地域結束省に併合)。

7) L'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) : フランスの公的統計作成と分析をつかさどる国立研究所。

8) 出典・Direction générale des collectivités locales : Les collectivités locales en chiffres 2020, pp8 and pp 18-31, Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales, 2020.

9) 出典・Direction générale des collectivités locales : Les collectivités locales en chiffres 2022, pp8, Ministère chargé des collectivités territoriales, 2022.

10) フランス第五共和国憲法第 72 条で、フランスにおける地方公共団体の組織の一般原則を定めている。

11) CGCL : Code général des collectivités territoriales. 自治体総合法典。

12) 出典・自治体総合法典 L.5214 から L.5218. 及び 地方公共団体の権限分担チャート (Tableau de répartition des compétences entre collectivités で、移譲される権限内容をまとめている) ・ <https://www.ecologie.gouv.fr/competences-des-collectivites-locales/> 2023 年 6 月閲覧。

13) 本研究では人口 10 万人以上のコミューンは一般的には「都市」、個別的には「～市」と記し、当該コミューンの首長を「市長」と記す。また、広域自治体連合、地方公共団体、コミューンもそれぞれ自治体と記す。

2.2 地方公共団体の運営の特徴

2.2.1 地方政治家（首長と議員）の大きな役割

市町村合併が行われず、かつての教会の教区を基本とした一つ一つのコミュニティの規模が小さいので、それだけ議員や行政は地元の事情に通暁しているとも考えられる。市議会の議員は、政党別に作成された名簿に市民が投票する直接選挙で選ばれる。多数議席を獲得した党派のリーダーが首長（本研究では市長という）になるので、議会運営が比較的スムーズに機能するメリットがある。市長は地方レベルで国家を代表し、住民登録簿の責任者で自治体警察のトップである¹⁴⁾。地方において国を代表する地方長官¹⁵⁾の権限の下に、市長が法律を公布・施行し、建築許可¹⁶⁾を発行する。予算編成、発案権は市長にあり、議会が予算を採択したあと市長が予算の執行権を持つ。

一方、都市計画、交通計画、住宅供給計画などは広域自治体連合に、それを構成する各コミュニティが権限を譲渡しているので、計画の策定は広域自治体連合議会が行う。本研究の対象となるLRT整備や都市空間再整備のような大型公共工事請負契約に関する枠組みの策定、公役務事業の設定及び組織化などは、それらの事業を管轄する広域自治体連合議会の首長である議長の権限に入る¹⁷⁾。

14) フランスでは市長の権限の下におかれる自治体警察の他に、内務省に属する国家警察（police nationale）が存在する。自治体警察の活動目的は、自治体エリア内の秩序、安全、治安、公衆衛生を確保することで、一方、国家警察官は司法警察、公安（組織犯罪、重大犯罪、麻薬取り締まり）、一般情報、国家のテリトリー監視（不法移民の取り締まり）や、外的脅威やテロから国を守ることがその任務である。人口2万人以下の自治体では国防省に属する国家憲兵隊（Gendarmerie）が自治体警察の役割を担う。その場合は自治体警察部長は、自治体首長の命を受けて内務省警備総局が任命・管理し、「良好な秩序、安全、公衆衛生の確保を目的とする」自治体警察としての任務を行う。

15) 地方長官（préfet）は、管轄区域内の国の地方出先機関の長として、国から任命される官僚で、地方自治行政の国の政策との整合性を確認する。日本の都道府県の首長である知事との混同を避けて、本研究では地方長官と訳す。

16) 建築許可（Permis de construire）或いは建築事業許可は、自治体が、民間業者や市民が行うすべての建築事業（産業、商業施設を含む）を対象に発行する事業許可である。自治体が、地域都市計画マスタープラン（PLUi）を基準として、その規定条項に従い許可発行を審査する。PLUiは合意形成を経て自治体が策定する。詳細は第5章参照のこと。

17) 地方自治体が有限責任会社の資本に参加することを禁止する一般原則の例外として、地方自治体またはそのグループは、官民合資会社を設立したり、これらの会社の資本に参加できる。半官半民の組織設立に関する法制度は、基本的に1983年に経済混合会社法（Loi n° 83-597 du 7 juillet 1983 relative aux sociétés d'économie mixte locales）で規定されたが、その後何度か改正された。現在では官民合資会社については自治体総合法典のL.1521-1からL.1525-3で規定されている。出典・<https://www.collectivites-locales.gouv.fr/competences/les-societes-deconomie-mixte-locales-semi> / 2023年2月閲覧。

任期は市長、議員ともに 6 年である。市議会議員の報酬はコミューンの人口により異なり、エコロジー移行・地域結束省地方自治体総局の発表では、2022 年度で 233.36/月ユーロ（約 35,004 円、本論文では 1 ユーロ 150 円で換算する）から約 5,640 ユーロ（84 万 6000 円）までと、法律で細かく規定されている¹⁸⁾。ただし人口の多いパリ市、リヨン市、マルセイユ市を除く。複数の官職を兼職する場合は、基本給の合計は 8,434.85 ユーロ/月（約 126 万円）が上限である。人口の少ないコミューンでは議員報酬だけでの生活は困難なので実業を続ける議員も多く、議員の 22.7%が年金生活者である。また首長報酬も少ないので¹⁹⁾、2021 年では約 3 万 5000 のコミューンの首長の平均年齢は 56.5 歳で、そのうち 39.4%が年金生活者であった。OECD によると平均定年年齢が 62 歳と EU 諸国の中でも最も若いフランス（図 2-2）では、定年後の自由な時間を居住しているコミュニティへ還元する意欲も体力も残っている住民の存在が伺われる。一方、フランス全体の市議会議員の約 20%が一般企業の管理職として仕事を続け、議員専任の者は 3.6%しかいない²⁰⁾。よって、議員は通常は就労している一般市民が多いので、ここに議員と一般市民の距離の近さを理解できる²¹⁾。兼職の議員を慮って、平日の夜や土曜日にコミューン議会が開催される場合も多い。

選挙で選ばれた市長や議員は市民の利益を代表しているとみなされ、都市開発のリーダーシップを取る。将来の都市のあり方を議会や行政と協議した上で、市長は「どんな都市像を求めるのか」ビジョンをはっきりと示し、市民に説明することが求められている。都市計画マスタープランのような公益性の高い計画策定においては、市民への情報開示と住民との対話を徹底して行う合意形成が、第 6 章でまとめたように法律で義務付けられている。地区ごとに開催されるが合意形成の会合²²⁾では、市長自らが当該地区選出の議員や行政職員と共に、市民に地域開発全体の目的を語り、土地利用や都市交通導入計画などの一貫性を説明する姿を筆者は何度も確認しており、首長と議員の果たす役割が大きいと考えられる。

18) 出典・フランス政府の地方自治体に関する公式サイト・<https://www.collectivites-locales.gouv.fr/institutions/le-regime-indemnitare-des-elus/> / 2023 年 7 月閲覧。

19) 人口 10 万人以上の都市（マルセイユ・リヨンを含む）の首長報酬は 5837.01 ユーロ。フランス人口の半数が居住する人口 10000 人以下の首長の報酬は 1023.51 ユーロから 2616.59 ユーロまでと、自治体総合法典がそのコミューンの人口により規定している(2022 年度の数字)。

20) 出典・Direction générale des collectivités locales : les chiffres clés Collectivités locales, pp92, Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2022.

21) 出典・ヴァンソン藤井由実：フランスではなぜ子育て世代が地方に移住するのか、pp31-32, 学芸出版社, 2019.

22) 合意形成のプロセスにおける事前協議や公開審査での住民集会。詳細は第 6 章「合意形成」を参照のこと。

フランスでは、1982 年の「地方分権法」²³⁾ 以来、地方分権化が進み、地域の発展のヴィジョンを持つ首長と人材が地方で育ったと考えることができる。2014 年の「自治体活動近代化及びメトロポール法」²⁴⁾ がモビリティ政策全般権限の広域自治体連合への移譲をさらに進めたように²⁵⁾、近年の法整備も「地域が中心となりつくる都市計画」を支えてきた。それらの動きは 5 章、6 章で整理している。

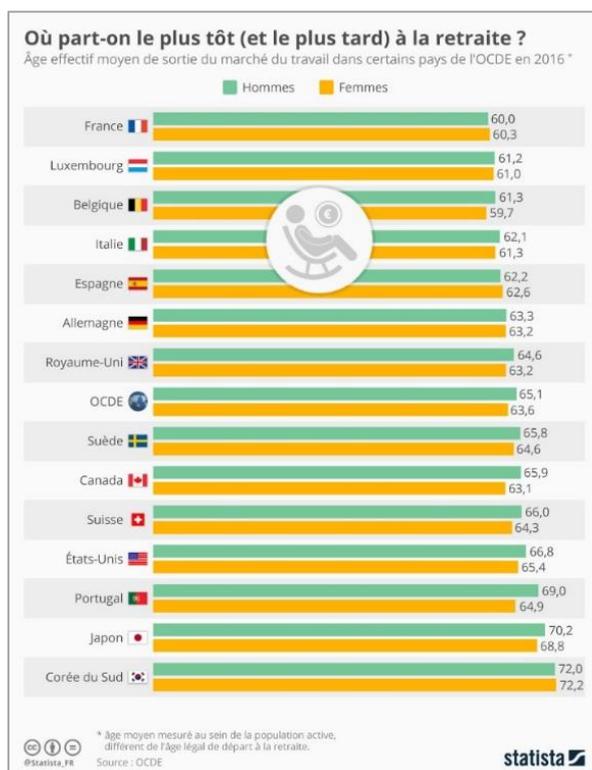


図 2-2・欧州各国における年金生活に入る平均年齢比較（2016 年）。（出典・OECD：Statista, <https://fr.statista.com/infographie/17434/age-moyen-de-depart-a-la-retraite/> 2023 年 3 月閲覧）

注・フランスでは就労 40 年（公務員は 37.5 年）で年金を得る権利を得るが、50 代前半で年金の受給権利が発生する消防士、警官や電力会社技師などの職種もある。2020 年の統計ではフランス人の平均年金生活開始年齢は 63 歳、スペイン 65 歳、ドイツ 66 歳、イタリア 67 歳、とそれぞれ伸びている。いずれにしても、EU 圏内ではフランスが一番年金生活に入る年齢が若いことには変わりはない。

23) Loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions

24) Loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM)

25) 出典・中田晋自：フランスにおける大都市圏の拡大と自治体間協力型広域行政組織，pp1-26，愛知県立大学外国語学部紀要第 48 号，2016。

2.2.2 財源の自立性

日本と比較した場合、フランスの地方自治体の特徴の一つは全国平均で70%以上という高い自主財源率で（図 2-3）、地方自治体の主な直接財源の58.3%を占めるのは地方税である²⁶⁾。その中心を占める直接税は地方4税と呼ばれ、住民税・固定資産税・未建築地不動産税・法人税がある。上限はあるが課税率は各自治体議会が決定する。

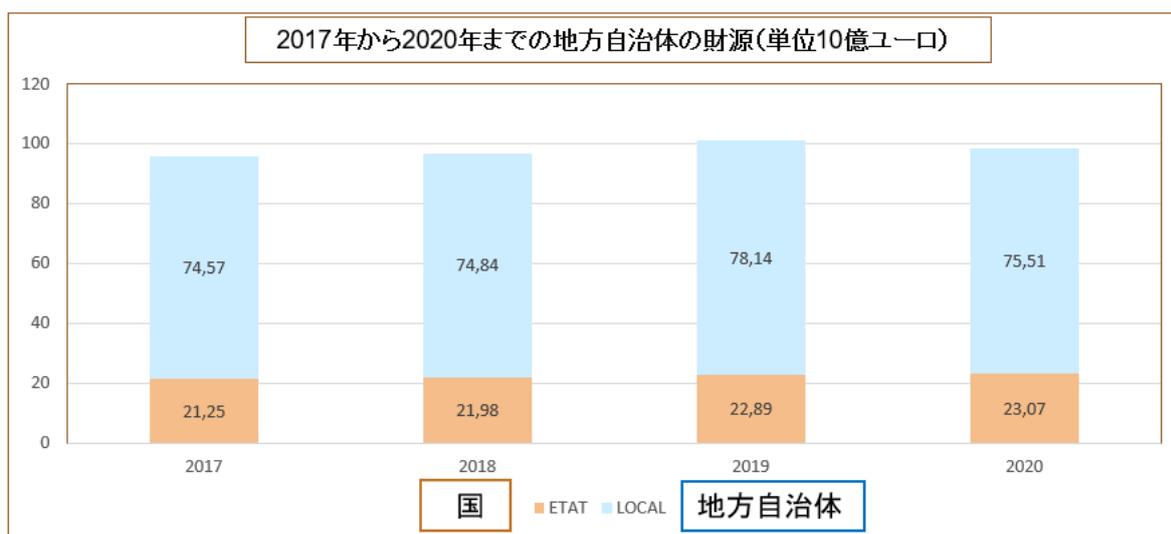


図 2-3 ・ 2017 年から 2020 年までの地方自治体の財源（単位 10 億ユーロ）

（出典・Direction générale des collectivités locales (地方自治体総局) : Les finances des collectivités locales, pp42-61, Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, 2021. に日本語を追加）

26) Cours des compte : Les finances locales, Graphique : N°4 Répartition des recettes des collectivités locales en 2021, pp134, Rapport public annuel 2023, 2023

2.2.3 議会における人材の多様性

フランスの地方自治体の運営に見られるもう一つの特徴は、首長や議員、行政職に見る人材の多様性である。フランス政府の発表によると 2021 年地方と国を合わせて 42,000 人の議員がいるが、その平均年数は 52.8 歳だ。2022 年の国政選挙で国会議員の平均年齢（当時）が 49 才にみられるように、若い世代も政治や行政の第一線で活躍している。ジェンダーバランスについては、国会議員の 215 名が女性、362 名が男性で女性の占める割合は 37.3%である²⁷⁾。地方議会で女性議員の割合は 41.6%で、18 歳から 39 歳までの全議員をみると女性の割合は 46%にまで増える（図 2-4）。一方日本では、衆議院議員に占める女性は 10.1%、参議院では 20.7%²⁸⁾、地方議会では平均 11.6%である²⁹⁾。本研究で紹介する都市空間再編成を伴う都市整備は、しばしば人口 10 万以上のコミューンで行われたが、42 の 10 万人以上の都市のうち、11 都市の市長が女性である。市長選挙は名簿式投票制度で、最初の議会で市長は市議会議員の中から互選される。選挙における男女平等法³⁰⁾で、2014 年から人口 1000 人以上のすべての自治体の選挙、名簿の半数は女性を記名することが義務付けられた。

27) 出典・フランス国会の HP・<https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/vos-deputes/> / 2023 年 3 月閲覧。
なお、本研究における政治家に関する数字はフランス政府の公式サイトから引用する。
<https://www.vie-publique.fr/>

28) 出典・内閣府・男女共同参画白書（概要版）平成 30 年版。

29) 内閣府・男女共同参画局「地方議会における女性議員割合の推移（2021 年度）」によると、女性議員の割合は、特別区議会で 30.7%、次いで、政令指定都市の市議会 20.7%、市議会全体 16.8%、都道府県議会 11.8%、町村議会 11.7%で、全体の平均は 11.6%である。（出典・https://www.gender.go.jp/about_danjo/whitepaper/h26/zentai/html/zuhyo/zuhyo01-01-08.html / 2023 年 6 月閲覧）

30) Loi n° 2003-1201 du 18 décembre 2003 relative à la parité entre hommes et femmes sur les listes de candidats (Parité). 日本の「政治分野における男女共同参画の推進に関する法律」と異なり、罰則規定がある。

政策を決定し実行する人材のダイヴァーシティ（年代と性別）を示すこれらの数字³¹⁾は、まちづくりに関しての多様な意見が議会や行政で反映されることを示唆していると思われる。子育てや介護の実践者の見解も考慮されやすく、人材の若年化と多様化は、環境にやさしい子育てのしやすいまちづくりを進めることと無関係ではないと解釈できる。また3章(3.3.3)で示すように、中心市街地から車を排除する政策が推進された背景には、フランスにおいて徹底した環境教育を幼少から受け環境保全意識が高まった世代³²⁾が現在30から40代になり、政治や行政の現場で活躍するようになったことも、一つの要因ではないかと解釈できるものと考えられる。これらについては第7章1-2でさらに考察を加えている。

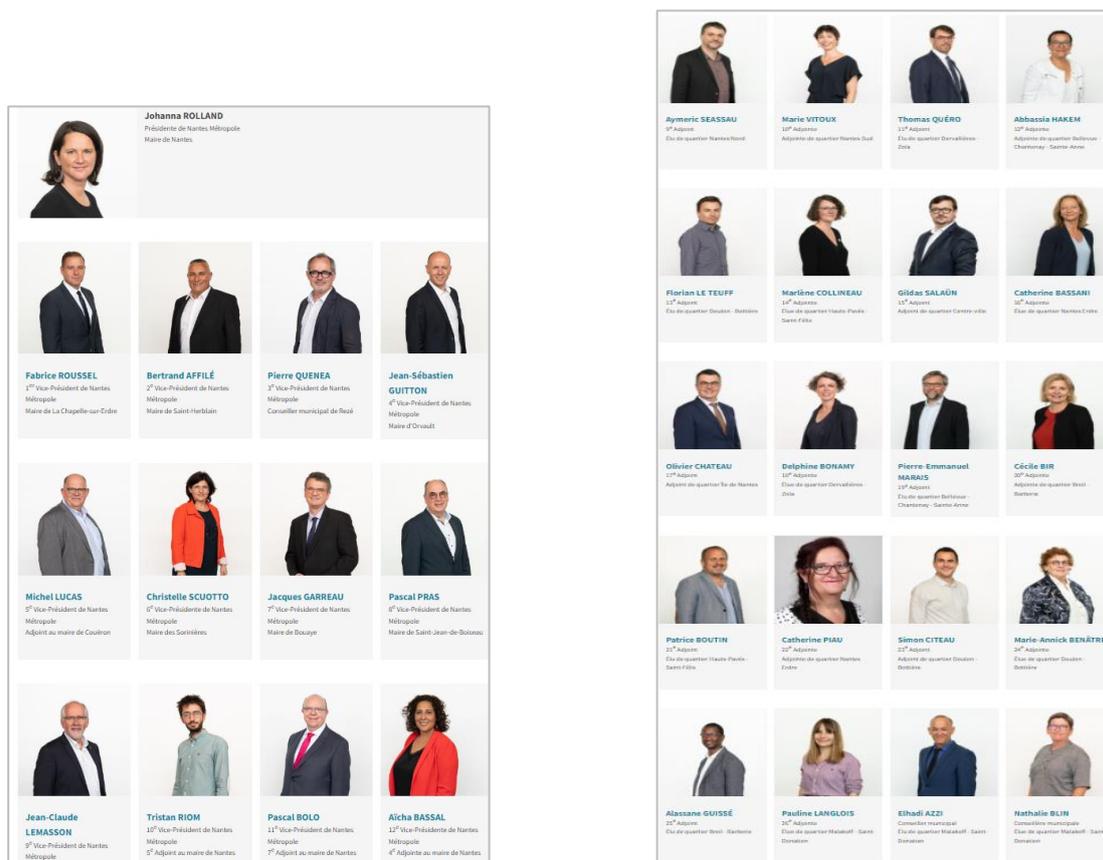


図 2-4・人口約 69 万人のナント広域自治体連合・ナントメトロポール議会の議員リスト。ジェンダーバランスと年代の多様性が確保されていることが分かる。左上に位置する現在の市長，ジョアンナ・ローラン氏 (Rolland, J) は，2020 年 41 歳で 2 期目の市長に当選した。（出典・<https://metropole.nantes.fr/elus-nantes-metropole/> / 2023 年 6 月閲覧）

31) 出典・Direction générale des collectivités locales : les collectivités locales en chiffres 2021, pp88-92, Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, 2021.

32) 第 3 章 3.3.3. 「高い環境保全への意識」，及び第 4 章 4.4. 「環境保全を目的とした都市交通策定と実行を支える国の法整備と補助金」，第 7 章 1.2. の項を参照のこと。フランスでは 2010 年からプラスチック袋の使用を禁止する法律を，すでに 2006 年に策定した。

2.2.4 行政職員の高い専門性

国立統計経済研究所³³⁾によると自治体や県の行政の職員の5人に3人が女性で、上級職、事務職、技術職のそれぞれのカテゴリーで均等にポストを占めており(図2-5)、行政においてもジェンダーバランスは確保されていることが分かる。

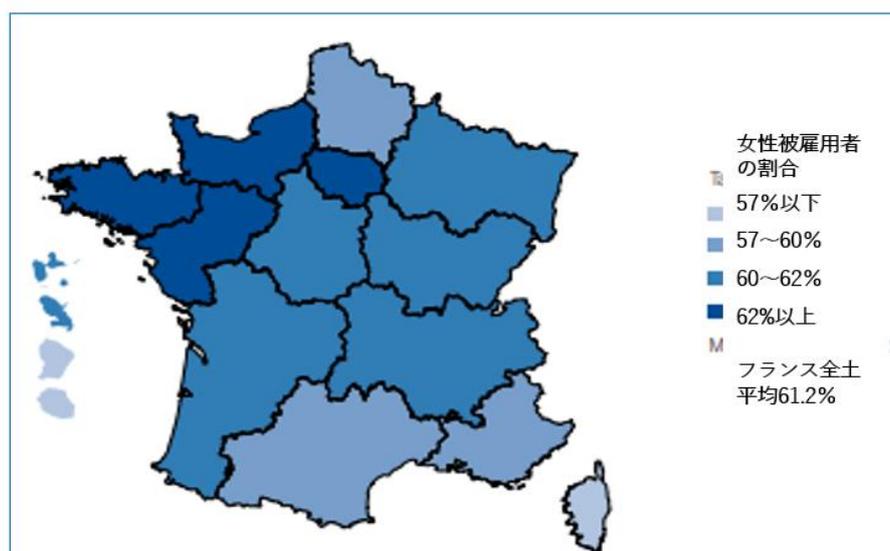


図2-5・地方公共団体職員に占める女性の割合。全国平均は61.2%だが、西部ほど女性の割合が高い。(出典・元データ Direction générale des collectivités locales : les collectivités locales en chiffres 2021, pp115, Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, 2022. に日本語を追加)

元来フランスの公務員には期日を定めた一切採用は無く、ポストが空いた時にのみ募集がある。その専門性に応じた資格試験を経て採用される。行政の地方公務員のグレードはA.B.Cに分かれていて、全国共通の国家試験を受ける。全国一律の資格試験なので、他の自治体への転職も可能な流動性のある、年功序列ではない雇用形態である³⁴⁾。

都市計画の観点からみれば、事業許可(フランスでは建築許可³⁵⁾という)の発行権を保持しているのが自治体行政であることは重要であると考えられる。行政の都市計画部内には、都市計画、土木、地理、歴史など多様な学問を修めた専門性の高いスタッフをそろえ、行政内で調査ができる体制を整えている(図2-6)。行政職員は都市計画マスタープランを策定する議員をサポートし都市計画を実行に移すが³⁶⁾、定期的な人事異動や配置転換がないフランスでは同じ部署で仕事を続ける職員が多いので、自治体内部にもまちづくりのノウハウが蓄積されてきたと解釈できる。



図 2-6・パリ市役所街路移動部の 2021 年組織図における各部署の責任者リスト。職員数は 1,700 人、予算・12 億ユーロ（約 1,560 億円）で、パリ市内の道路空間再配分や都市交通計画を施行する。部長は中央上から 3 番目の女性・カロリーヌ・グランジヨン氏 (Grandjean, C) で、2014 年までのパリ市長、ベルトラン・ドラノエ氏 (Delanoë, B) のモビリティ政策アドバイザーであった。(出典・パリ市役所)

33) 2 章 7) と同じ。

34) 出典・ヴァンソン藤井由実：フランスではなぜ子育て世代が地方に移住するのか, pp13-16, 学芸出版社, 2019。及び 2023 年 6 月広域自治体連合モンペリエ・地中海・メトロポール (MMM) におけるモビリティ局長・ヤニック・ヤコブ氏 (Jacob, Y) へのインタビューや、筆者が 2000 年代から長年行ってきた広域自治体連合ストラスブールやナントに就労する地方公務員や、フランス防災・環境・モビリティ・都市整備専門研究所 (CEREMA) などのスタッフたちへのインタビューに基づく。

35) 2 章 16) と同じ。

36) 筆者が行った 2018 年ストラスブール広域自治体連合の都市局長・ギョーム・チェンドロスキ氏 (Chenderozsky, G), 2021 年都市局都市整備課長・エリック・シモン氏 (Simon, E), 2022 年パリ市役所の街路・移動部モビリティ庁の代表トリスタン・ギュー氏 (Guilloux, T) などへのインタビューに基づく。

将来の都市整備の構想を担当する行政の都市計画部には土木の専門家以外に、地域の地理学や歴史を修めた人材も途用され、多面的に都市の将来の展開を考える体制が整っていると、ストラスブールの都市局長からも聞いた³⁷⁾。行政は必要に応じて外部の専門者を有期雇用し、計画を施行するビジネスフレームとしての組織を役所全体で立ち上げることも出来る。1989年から2001年まで（文化大臣であった1997年から2000年を除く）ストラスブール市長であったカトリーヌ・トロットマン氏によると³⁸⁾、1990年から2010年代に、地方自治体で各部署の垣根を超えた柔軟でダイナミックな行政体制が整ってきた。大型予算の公共交通導入がフランス各地で行われ、都市計画はもとより道路管理、街路整備、駐車場、広報、財務、法務などを含む役所全体の部署で取り組む必要があったからである。LRT³⁹⁾やBRT⁴⁰⁾を導入して都市空間を再編成することは、役所全体の総力戦プロジェクトでもあり、そのタスク実行を目的とした、各部署からの担当者が集まりチームを構成することもある⁴¹⁾。こうして自治体が主導権を持ちつつ都市開発を可能にするための人材が、行政側にも確保されてきた過程が伺われる。

37) 上36)と同じ。

38) 出典・ヴァンソン藤井由実・宇都宮浄人：フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか、pp94-95, 学芸出版社, 2016。筆者が行った2015年カトリーヌ・トロットマン氏 (Trautmann, C) へのインタビューに基づく。トロットマン氏はストラスブール市長、及び都市圏共同体議長職を長年務め(1989-1997年及び2000-2001年)、2023年現在もストラスブール市議会及びユーロメトロポール・ストラスブール議会の議員である。

39) Light Rail Tram : バリアフリー低床車両の次世代型路面電車。

40) Bus Rapid Transit : フランスではBHNS(Bus à haut niveau de service)とよばれる高機能サービスバスで、専用レーン走行、定時性、速達性にすぐれ、バリアフリーの連接車輛で輸送能力が高いバス。国交省の文献ではBRTはバス高速輸送システムと訳されている。定義の出典・中村文彦・牧村和彦・外山友里絵：バスがまちを変えていく－BRTの導入計画作法－, pp90-100, 一般財団法人計量計画研究所, 2016。

41) 出典・ヴァンソン藤井由実：ストラスブールのまちづくり, pp88-93, 学芸出版社, 2011。

2.2.5 議会と行政の協働

フランスの議会は一元制で議会多数派の政党から市長が選出されるので、市長の意向が比較的議会で承認されやすい仕組みである。そして市長が議員の中から複数の副市長を選び、副市長は行政の各部署のトップとタグを組んで仕事を行う。たとえば都市計画担当の副市長（議員）が、行政の都市局長と計画を進める。この議会と行政の協働体制が、フランスで過去30年間、自治体一般財源の4割近くを都市計画や交通計画に投資すること⁴²⁾を可能にしてきたと考えられる。

建設業者や有識者が地域の政治家に転身したり、教授が行政で辣腕をふるい、委員や参与のような諮問的な役割を果たすのではなく、現場で財源と人事権を持って決断を下すポストにつき活躍する機会も多い⁴³⁾。このような専門性の異なる人材交流は、議員、行政、現場が情報交換を行いつつ、都市開発や交通計画を協働遂行することにつながっていると解釈できる。具体的に事業を進める建築家や景観デザイナーなどの技術者たちと、政治家や行政の都市計画担当者との距離が近く、アウトリーチの道筋が出来ており、「都市政策を実現する為にどんな制度が必要か」が、実体に即した有効なものとして把握されていると考えられる。

2.3 地方の政治と市民・フランス人と自治体の関わり方・選挙

市長選挙への高い投票率⁴⁴⁾に見られるように、自治体の都市計画に大きな関心を抱く市民の存在も、都市計画と向き合う市民の姿勢を示しており、実現可能を前提とした都市計画マスタープランの策定につながっていると考えられる。2.1.1で述べたように議員報酬の基本給が少額なので、議員職と並行して就労している議員が多くみられる（フランス全体の市議会議員で専任の者は3.6%しかいない）。地域議員と一般市民との距離が近く、地域開発についての議論が、ホームパーティなどでの出会いのような日常生活のシーンで、市民と議員との間で交わされることは決して珍しくはない（筆者、2011）⁴⁵⁾。議員報酬が少なく兼業が認められていることは、都市マネジメントに意欲と情熱を持つ者が地方政治に関わっていることにつながっていると考えられる（筆者、2023）⁴⁶⁾。

また地方都市を活性化していく上で、「行政と市民との関わり方」も重要であると考えられる。フランスでは、自治体の裁量、主導で行う計画の情報公開を目的とした事前協議の実

施や、計画の公共性を問う審査に専門家を動員する公開審査制度⁴⁷⁾など、合意形成のそれぞれのステップを法律⁴⁸⁾で規定しており、例えば、行政がどのタイミングで市民に情報公開を行うかが明確に提示されている。市民が意見を述べる機会は、計画の上流段階で実施される事前協議の集会や、公開審査期間中の討論会の機会でも保障されている。第6章で詳しく見るように、すべての公共計画の決定及びその採決に必須である合意形成の報告書には、市民の意見や質問も実名で記載され、市議会の承認が必要となる。自治体が行う合意形成活動におけるキーワードは、「プロセスの透明性」「徹底した情報公開」「役所仕事の見せる化」である。また合意形成に参加する市民側にも「自分の利益だけでなく、地域全体の成長と次世代への責任を伴った議論ができる、民意の成熟した態度」が求められる。実際に筆者は合意形成の集会で、真摯な姿勢で熱心に議論する多くの一般市民の姿を確認してきた。合意形成の詳細は本論文第6章で述べる。

42) 具体的には1990年代のストラスブール都市圏共同体や2020年代のアンジェ・ロワール都市圏共同体など。

43) 出典・ヴァンソン藤井由実・宇都宮浄人：フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか、pp143-149, 学芸出版社, 2019.

44) フランスの地方都市首長及び議員選挙では、通常は最低でも60%、時には80%近い投票率があったが、2020年6月に行われた地方統一選挙では新型コロナの影響か、投票率は41.6%という歴史的に低い数値であった。(出典・フランス内務省HP・<https://www.interieur.gouv.fr/Archives/Archives-elections/Elections-municipales-2020/Resultats-et-suivi-des-taux-de-participation-au-second-tour-des-elections-municipales-et-communautaires-2020> / 2023年3月閲覧)

45) 出典・ヴァンソン藤井由実：ストラスブールのまちづくり, pp114-116, 学芸出版社, 2011.

46) 出典・ヴァンソン藤井由実：フランスのウォークブルシティ, pp184, 学芸出版社, 2023. ナント・メトロポールの副議長で交通政策担当のベルトロー氏 (Berthelot. A) は、「環境保全の立場から政策を進めており、理想を実現するために議員になったので、何も実行しないなら議員でいる意味がない。もし政策が市民の合意を得られず次期選挙で落選した場合は、本来の仕事に戻る」と述べている。

47) *Enquête publique* : 行政裁判所が任命する専門家で構成した委員会が、住民からの徴収意見を元にして、当該計画についての公共性を審査するために、法的、社会、技術、経済、環境などあらゆる方面からの考察を伴う見解を述べる意見書を提出する。審査委員会立ち合いで、住民が議員や行政に直接質問できる討論会形式の市民公聴会も、このプロセスで実施される。本論文第6章参照のこと。

48) 環境法典 (Code de l'environnement) や都市計画法典 (Code de l'urbanisme) .

第 3 章 地方都市の賑わいをもたらした新しい都市空間の創出

第 3 章では、市民の同意を得て、中心市街地からの車の排除を伴う道路空間の再配分を行ってきたフランスにおける、都市空間の再編成の背景と要因をあきらかにする。本研究は、筆者の 30 年間に及ぶフランスにおける各自治体への聞き取り調査、及び文献の分析に基づき、各都市の事例を積み上げてそこから帰納法で共通項目を導き出す手法を用いた。

第 1 節ではまず人口が増える地方都市の状況を整理し、何が人を地方都市に引き付けるかを考察する。第 2 節では、自動車と歩行者に対する道路空間の再配分を可能にした具体的な方法論、特に歩行者優先空間整備の状況を整理する。筆者・宇都宮 (2016)¹⁾、筆者 (2019)²⁾ は、欧州での道路空間共有の事例について述べているが、本研究では近年の具体例とデータを加えて、なぜ道路空間再配分が実現できたのか、新たにその社会的な背景を整理し要因を考察する。第 3 節では都市と車という観点から、車と歩行者が都心において共存できるために必要として導入された交通環境の整備事例について整理する。

3.1 フランスの都市空間再編成に関する既往論文

欧州の都市では、歴史的に教会・役場・学校・カフェや市場等の主要施設が取り囲む広場がまちの中心を占めていたが、1960 年代には駐車場と化していた。日本よりモータリゼーションが 20 年早く、すでに 1970 年代から騒音や汚染、渋滞などの車社会の弊害が顕著であったフランスの地方都市では、1980 年代から中心市街地における街路の歩行者空間への転用が始まった。自動車の利便性は認めつつも従来の車優先を許容してきた生活様式を見直し、中心市街地のある一定の区域から不必要な通過交通を締め出す。そして歩行者を優先した都市環境を回復し、中心市街地に人が戻るように工夫して、賑わいの復活につなげようとしてきたことが、マスブング³⁾、フォール⁴⁾、デジャルダンら⁵⁾によって報告されている。

1) ヴァンソン藤井由実・宇都宮浄人：フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか， pp43-48， 学芸出版社， 2016.

2) ヴァンソン藤井由実：車中心から人間中心の空間へー欧州都市及びフランスの具体的な事例ー， pp42-48， 新都市第 74 巻第 1 号 都市計画協会， 2020.

3) Masbounji, A : Ville et voitures, pp66-91, Ministère du logement et de l'égalité des territoires et de la ruralité, 2015.

4) Faure, A : Commerce et zones à priorité piétonne, CERTU, pp24-61, 2011.

5) Desjardins, A. and Estèbe, P : Villes petites et moyennes et aménagement territorial, pp17-36, Collection Réflexion en partage, 2011.

中心市街地の都市空間再編成についての既存の研究では、ベルギーとフランスを対象とした雪村（2013）⁶⁾ や、チューリッヒ・コペンハーゲンを調べた諏訪ら（2017）⁷⁾ などがある。またフランスの都市空間の景観形成については、和田（2000）⁸⁾ や鈴木（1994）⁹⁾ の研究で、歴史的な由来と技術的な内容を整理している。バリアフリー低床車両の次世代型路面電車（以下、LRT という）などの公共交通導入に伴う都市空間の再編成については、野中ら（2011）¹⁰⁾ が道路空間再配分の観点から、ペリー・塚本（2014）¹¹⁾ がLRTと空間デザインという観点から調査を発表している。いずれも現地状況の詳細な調査発表ではあるが、如何にして都市空間再編成の政策が策定、施行されたのかという背景とプロセスを解明するものではない。またそもそもなぜ歩行者を優先するウォークブルシティが求められ、市民に受け入れられてきたのかを考察したものではない。本章ではこういった発表をふまえて、如何にして現在の状況を創出する都市政策が施策されてきたのかその背景を整理する。

6) 雪村まゆみ：都市空間における中心の創出・フランス・ベルギーにおける景観調査より， pp49-58， 関西学院大学先端社会研究所紀要， 2013.

7) 諏訪淑也・山口敬太・川崎雅史：近年の欧州におけるインフラ空間の再編歩行者区間化による都市デザイン， pp25， 景観・デザイン研究講演集 No13， 2017.

8) 和田幸信：ZPPAUPの運用における景観保全手法について， pp177-184， 日本建築学会計画論文集 第536号， 2000.

9) 鈴木隆：フランスにおける都市景観コントロールの手法と実際， pp59-69， 日本不動産学会誌第9巻3号， 1994.

10) 野中邦宏・波床正敏・西田圭祐・大島秀樹：海外都市のLRT走行空間との比較に基づく日本の街路断面の課題考察， pp 1-9， 土木計画学研究講演集， 2011.

11) ペリー史子・塚本直幸：LRTプロジェクトと公共空間デザインに関する考察ーフランス5都市における現地実態調査に基づいてー， pp399-404， 日本都市計画学会 都市計画論文集 Vol.49 No.3， 2014.

3.2 地方分権型の社会をめざすフランス

3.2.1 首都圏から地方への人口流出

1980年代にはフランスでも行き過ぎたモータリゼーションの結果、地方都市の中心部は空洞化していたが、現在では人口10万から100万人の地方都市の中心市街地では、平日でも人の賑わいがみられる。空き店舗率はまちの賑わいを示す一つのバロメーターでもあるとも考えられるが、全国規模で展開する小売り業者約300社が加盟する業界団体プロコスの調査¹²⁾では、地方都市における中心市街地の2012年の空き店舗率は全国平均7.2%、2015年は9.5%であった。年金改革に反対するデモや、燃料価格高騰等に反対して2018年11月から始まった政府へ抗議する黄色いベスト運動デモの一部が暴動化した結果、中心市街地への人の出足が鈍り2018年は11.9%になったが、日本の地方都市と比較するとシャッター通りは少ない¹³⁾。その後コロナ対策のロックダウンを経てインターネット購入が増えたにもかかわらず、2021年の空き店舗率全国平均は10.08%まで回復した¹⁴⁾。

フランスには雇用がある豊かな経済圏規模50万人前後の地方都市や、人口10万人くらいで県庁などの行政府出張所がある地方都市が全土に存在しており、地方分散型社会であるとも考えられる(図3-1)。

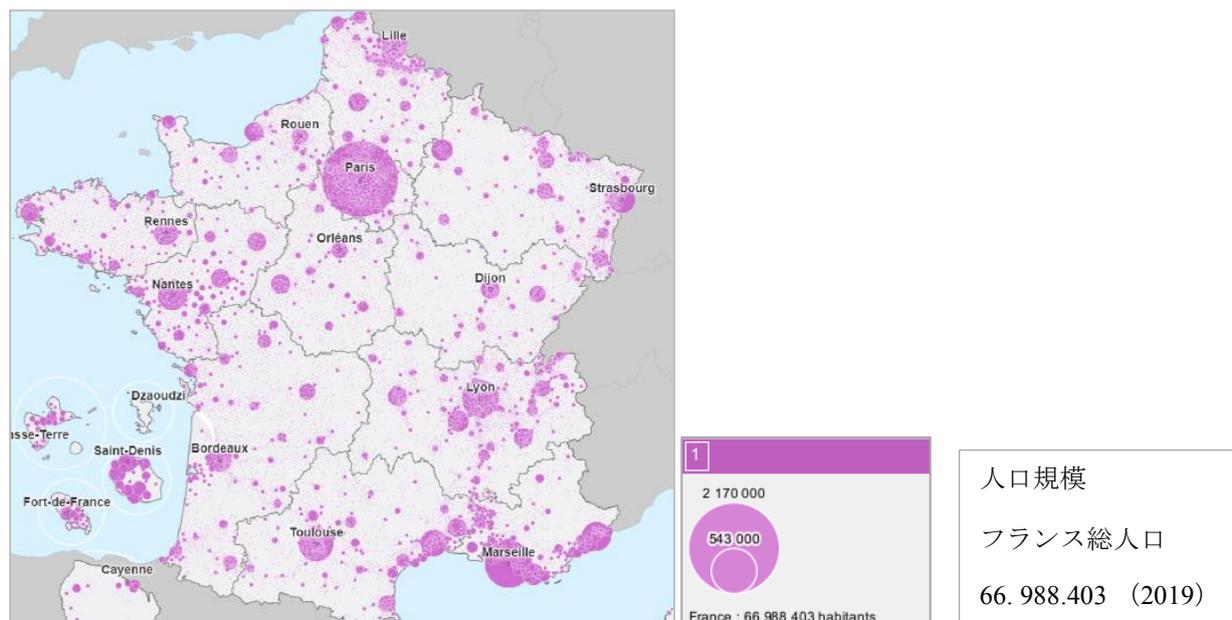
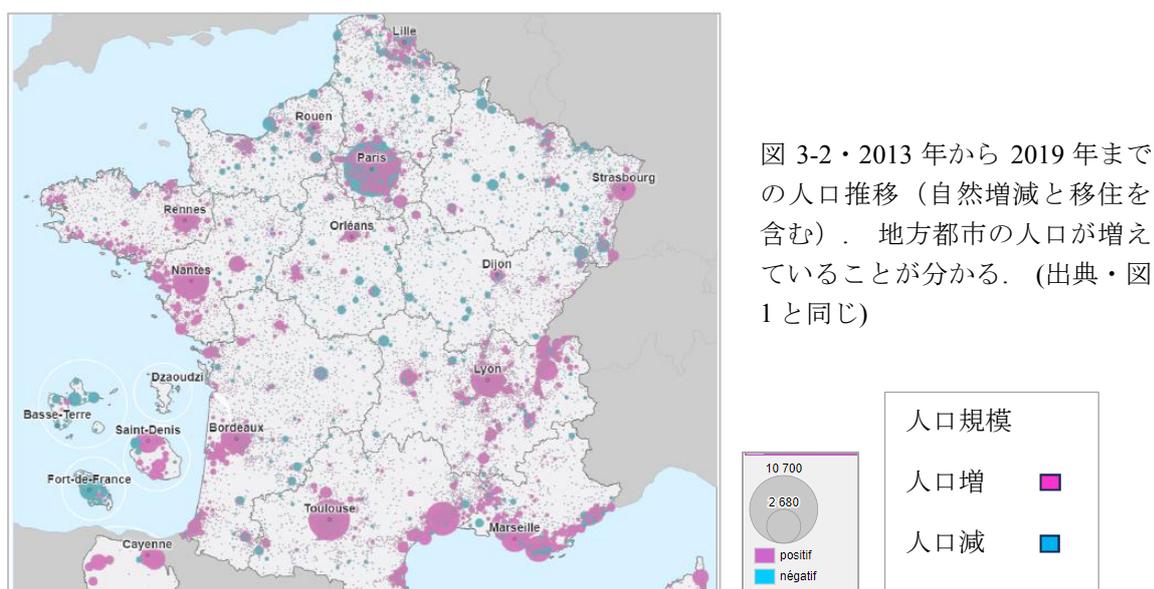


図3-1・2019年の国勢調査による人口分布。人口50万人前後の広域自治体連合を構成する地方都市の存在が分かる。(出典・地域間均衡総合庁(CGET: Commissariat général à l'égalité des territoires. <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/population-au-dernier-recensement/> / 2023年6月閲覧))

国立統計経済研究所の発表¹⁵⁾では、1993年には出生率が1.73にまで低下したが、国策¹⁶⁾として少子化対策を推進してきた結果、2006年から2014年までの間、出生率は2.0前後で安定していた(2019年は1.87)。そしてフランスの人口6740万人の約5分の1がパリ首都圏に居住する¹⁷⁾一極集中国家ではあるが、近年ではパリ首都圏では転入者より転出者が多く、中央から地方に人口が移動している(図3-2)。1980年代から徐々に人口60万人前後のメトロポール(マルセイユ市、リヨン市、リール市、ストラスブール市など地方の中核となるコミューンを中心にして、周辺の複数のコミューンで構成し、独自の議会機能と予算を有する広域自治体連合を指す。本研究では自治体ともいう。2.1.2を参照)エリアを中心に人口が増加し、1990年代からは連合エリア周辺の郊外でも人口が増えてきた(筆者、2019)¹⁸⁾。前述プロコス(2019)によるとメトロポールの2018年の空き店舗率は平均10%で、5%前後の数字を持つ都市もあり、それらの中核都市の中心市街地は人で賑わっている。



12) 出典・PROCOS (Fédération pour la promotion du commerce spécialisé) : Palmarès ProcOS 2019 des centres-villes commerçants, pp4, 2019.

13) 日本では、中小企業庁発表で2019年の商店街の平均空き店舗率は13.77%。

14) 出典・Le Roche, E : Bilan de l'activité du commerce spécialisé, pp31, Dossier de presse, PROCOS, 2021.

15) L'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE)

16) 「子育て世帯への減税」「子供手当などの現金支給」「保育所充実等のハード整備」「就労女性の職場復帰を労働法で保護」等の施策を、国策として採用してきた。

17) 出典・INSEE : Bilan démographique 2020, pp1,2020. 及び <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6442047>

18) ヴァンソン藤井由実 : フランスではなぜ子育て世代が地方に移住するのか, pp13-16, 学芸出版社, 2019.

3.2.2 住みやすいまちを追求する地方都市

国の研究機関 CERTU (2012)¹⁹⁾によると、地方都市は中心市街地の活性化のために、熱心に都市空間再編成に取り組んできた。道路空間の再配分と共に、駐車政策の見直し、自転車専用道路の整備、車が走行していた広場の歩行者専用空間への転用と再活用(写真 3-1 と 3-2) , 花や木の植栽による都市全体でのグリーンスペースの整備など、総合的に都市空間の利用を見直してきた。



写真 3-1・1970年代のストラスブール市（人口約 30 万人）の大聖堂前広場は、駐車場化していた

写真 3-2・2010年代のストラスブール市・歩行者専用空間に転用された大聖堂前広場（出典・写真 3-1.3-2 ともにストラスブール都市圏共同体）

人口が少ない自治体も例外ではない。カーフリーデー²⁰⁾の発祥地として有名な人口 7 万 5 千人のコミュン、ラロシェル市(La Rochelle)²¹⁾で、すでに 1973 年に歩行者専用道路を設けていた事例にみるように²²⁾、都市空間の再編成に小規模人口の自治体も早くから取り組んできたを、国の研究機関 CEREMA (2014)²³⁾がまとめている(写真 3-3 と 3-4)。



写真 3-3・2015 年以前のラロシェル市中心市街地のデュプレ河岸通り (Quai Duppré)（出典・©Julien Chauvet / la ville de La Rochelle）

写真 3-4・2022 年の同じ街路。旧港前には車道が一車線だけ残され、公共交通と社会サービス車（医療、警察）が走行する。店舗への搬入、搬出車は早朝に車道に進入できる。（出典・運輸総合研究所）

フランスに 30 年以上住む筆者は、今ではフランスのどんな小さな村（コミューン）でも、周囲に教会、役場、学校、カフェなどが取り囲む村の中心となる広場には、歩行者専用空間に整備されていることを確認している。そして車のエンジンの音の代わりに人々のささやき声と足音が聞こえ、そこには人が歩くことを基本とした街路の再整備を実現した空間が見られる（写真 3-5）。



写真 3-5・人口約 1000 人のコミューン・ルルマラン村（Lourmarin）の街路。村の中心部への自動車侵入は規制されており（村民と業務用車は別）、来訪者は村落に入る前にフリッジに整備された駐車場に車を駐車して中心市街地に徒歩で入る。

19) 出典・Certu : Commerce et zones à priorité piétonne, Anticiper les effets possibles, pp41-75, 2012.

20) ヨーロッパを中心に毎年 9 月 22 日に行われる社会イベントで、街の中心部ではマイカーを使う代わりに公共交通機関・徒歩・自転車などにより移動することに努める。都市の交通・環境問題に関するシンポジウムや展示会が行われ、市民が交通や環境について考える一日となっている。（出典・国交省のホームページ・<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/carfreeday/carfreedayindex.html> / 2023 年 7 月閲覧）

21) La Rochelle : 1992 年に世界で初めてカーフリーデーを実施した都市。1975 年からはシェアサイクルを 400 台整備（パリのシェアサイクル・ベリヴに先んじること 30 年）、1993 年からは電気自動車導入と、常に斬新なモビリティ手段の導入にも熱心だった。ラロシェル市の市長を 28 年間つとめたミシェル・クレポー(Crépeau, M)氏は 1981 年から 2 年間フランス政府の環境大臣を兼任し、1982 年に制定されたフランス国内交通基本法 (Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs) の成立にも関与した。その後、商業・手工業・観光担当大臣や法務大臣等も歴任した。

22) 出典・ラロシェル市及びラロシェル集落共同体のホームページ・<https://civitas.eu/cities/la-rochelle>, <https://www.agglo-larochelle.fr/-/innovation-laboratoire-de-la-mobilite> / 2022 年 9 月閲覧。

23) 出典・Bruyère, F. Durand, JF : Une voirie pour tous, pp23-28, CEREMA, 2014.

ルモンド誌（2021年2月21日）で、フランス人が住まいに満足している要素は、グリーンスペースの存在、近接商店の存在、医療機関へのアクセス、緑あふれる都市空間、銀行・郵便局などのサービス機関の近接性、利便性の高いモビリティの順であるとの、世論研究所（IFOP : Institut français d'opinion publique）のアンケート結果を示している（図3-3）。2019年コロナ禍前のアンケートでは利便性の高いモビリティがトップであった。首都圏に暮らす人が移住を考える折に、人を中心に据え、車に遠慮することなく自由に安全に歩きやすい中心市街地の創出に成功した地方都市は、これらの点において首都圏に劣らない魅力を有しているとシェルマン（2021）²⁴⁾は論じている。地方への移住には就労、子育て、住居、消費と文化など多くの要素が関与するが、職住接近の生活環境に加えて、画一的な大都市郊外圏の宅地景観ではなく、地域独特の景観形成に取り組みながら、その風土性、歴史性を大切にした中心市街地の都市空間再編成を経た地方都市の魅力的な景観も、若者を地方に引き付ける大きな牽引要因の一つになっていると解釈できると考えられる。

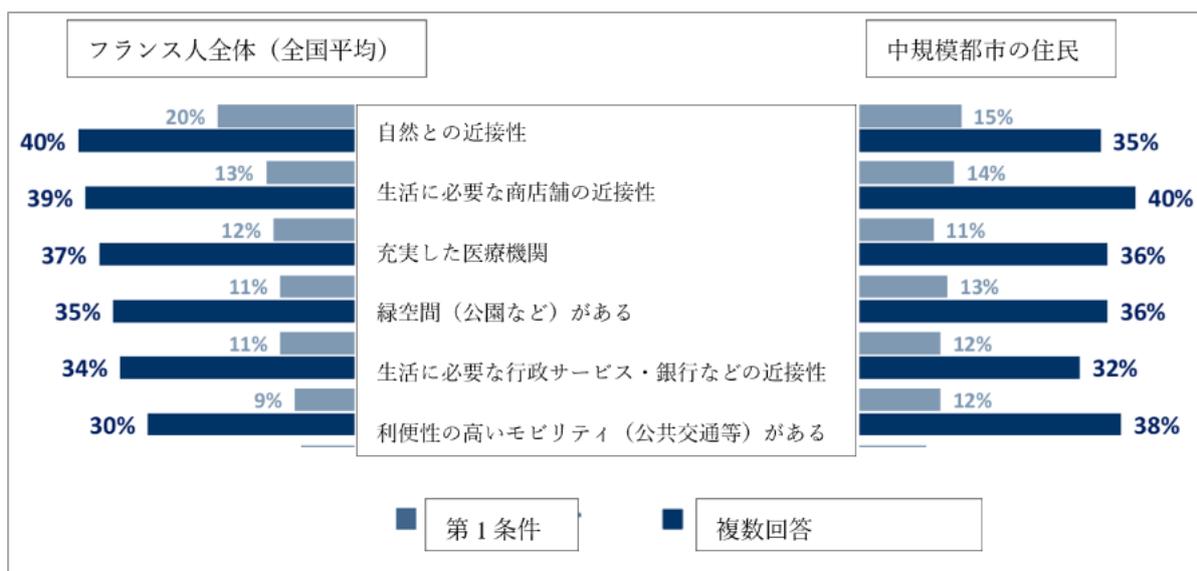


図3-3・フランス人が自分の居住地で優れているとみなしている3つのポイントを問うアンケート結果（%）。左の線はフランス全土の住民、右の線は中都市（中規模都市は人口1万人から10万人までのコミューンを指す）の住民が対象で、複数回答が可能。大都会に住まない選択をしたフランス人が、地方都市に何を求めているのかが伺われる。（出典・IFOP : Baromètre des territoires sur l'attractivité des villes moyennes- vague 2021, pp19, IFOP, 2022）。世論研究所(IFOP)は1938年に設立され、フランス最古の世論調査・マーケティングリサーチ会社で、この市場における主要企業の一つである。

24) 出典・Chermann, E : Calme, coût de la vie, espace... Les villes moyennes tiennent leur revanche, pp1-16, le monde, 21 /20/2021.

3.3 道路空間再配分が実現できた要因

3.3.1 最優先される歩行者の安全

フランスでは中心市街地からの車排除に成功したが、決して車への依存度が低かったわけではない。法務省統計局²⁵⁾によると、人口1000人当たりの四輪車保有台数は、フランスが585台、日本が609台とほとんど変わらない。フランスの地方都市でもひとたび中心市街地を離れると、車がなければ全く移動できない田園風景が広がっている。2019年9月のフランス上院のレポート²⁶⁾では、国民の約67%が公共交通で移動できるエリアに、33%は日常生活に車が必要なエリアに住んでいる。また国立統計経済研究所の2019年発表²⁷⁾では、フランスの給与取得者(約2.320万人)の70%がその通勤手段に車を使っている。それにもかかわらず、中心市街地への車進入禁止、車の走行速度を制限した道路であるゾーン30²⁸⁾や20の整備の後押しをしたのは、「自動車の走行速度の減速が歩行者を守る」という認識を、主に徒歩や自転車で移動する市民が共有していたからであると考えられる²⁹⁾³⁰⁾。自転車利用者のNPO組織「未来の街路」³¹⁾や児童の安全を守る団体なども、道路上の安全利用のために積極的に活動している。

25) 出典・法務省統計局：世界の統計2020，pp.146-147，2020.

26) 出典・Contard, G : La gratuité totale des transports collectifs, pp6-8, SENAT, 2019.

27) 出典・INSEE : FOCUS N°143, Institut national de la statistique et des études économique, 2019.

28) 中心市街地や住宅地などで、車の走行速度30Kmに制限する区域を、フランスではZONE30(ゾーン30)と呼んでいるので、本研究でも以下、ゾーン30という。

29) 出典・6-t bureau de recherche : Généralisation de la limite de la vitesse à 30km/h sur Paris - synthèse des avis et observations soumis lors de la consultation publique, pp12 and pp18, Ville de Paris, 2020.

30) 出典・CEREMA : Grenoble Métropole Apaisée Evaluation du dispositif « ville et villages à 30km/h », pp7 and pp37-52, 2020.

31) 「未来の街路」(rue de l'avenir)は、街路における歩行者や自転車ユーザーの安全の改善を期して1989年から活動していたNPOだが(出典・<https://www.ruedelavenir.com/lassociation/> / 2023年6月閲覧)、徒歩と自転車移動を推進する他の3つの団体(60 Millions de Piétons, FFRandonnée, Club des villes et territoires cyclables et marchables)と共に、現在はPlace aux piétons (<https://www.placeauxpietons.eu/> / 2023年8月閲覧)という団体に統合された。

世界的にみると道路上での事故の死亡者の 22%が歩行者であるが³²⁾、内閣府の発表（図 3-4）では、2019 年日本の交通事故死亡者の 36.6%が自動車にはねられた歩行者であり、この割合は先進国の中でも突出して高く、自転車乗用中の死亡者を合わせると 52.6%に達している。一方、フランスでは歩行者・自転車を合わせた死亡者は交通事故死者全体の 21%である。日本の生活道路（車よりも自転車や歩行者の通行が多い道路で、国土交通省では、車道幅員 5.5m 未満の道路としている）に対応する道路はフランスをはじめ西欧州では見られない³³⁾。なぜなら、歩行者が存在する道路には必ず車道と歩道の区別があり、歩道分離塗装だけではなく、一段高い専用歩道かガードレールが整備され安全性が確保されている。フランスでは 2018 年から、道路交通法³⁴⁾により「自動車道路沿いの歩道で、歩行者が横断する明らかな意思表示をした場合は、ドライバーは停止しなければ 135 ユーロ（約 18,900 円）の罰金が課せられる」。この規制は、「ドライバーは自動車という器で保護されているので、道路上でより弱い状況に置かれる歩行者を守る」という意図で制定された。「信号が無くても歩行者の姿を見れば、必ずドライバーは停止する」は、フランスに住んでいる筆者の実感でもある。エコロジー移行省³⁵⁾（この省の交通局が、交通を管轄する）によると、2018年にすでに全国で 15,120km の自転車専用道路が整備された³⁶⁾事実も、歩行者や自転車移動者の事故数減少と無関係ではないと考えられることを、ミヨーら^{37) 38)}も論じている。このように、まち歩きをさらに安全にするために、歩行者専用空間が整備された都市の中心市街地で、車と人に対する道路空間の再配分が進められた具体的な過程を次項の 3.3.2 で整理する。

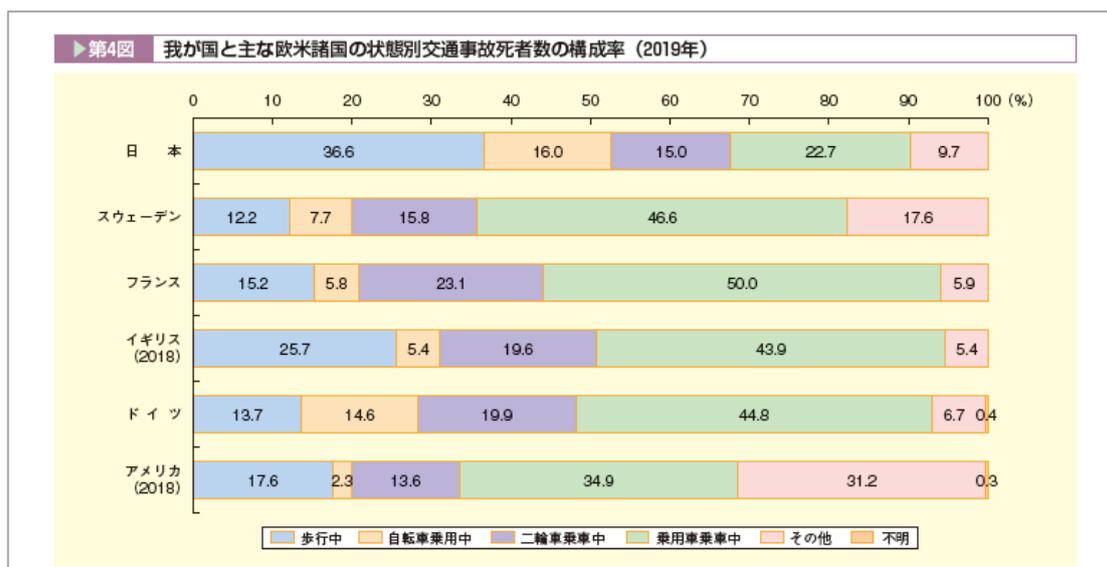


図 3-4・2019 年の日本と欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率（出典・内閣府ホームページ・https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r03kou_haku/zenbun/keikaku/sanko/sanko02.html / 2023 年 7 月閲覧. 元データ・国際道路交通事故データベース (IRTAD))

-
- 32) 出典・Organisation mondiale de la Santé (WHO) : Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, pp4, 2015.
- 33) オランダでのボンネルフ（生活の庭）や，フランスでの自動車制限速度を 20 km/ h に制限した（出会いのゾーン）などは日本の生活道路とは異なり，あくまでも歩行者の利用が主である．道路沿線の住民のみが自動車移動に利用できる道路空間である場合が多い．
- 34) Code de la route R412-37．ただし，歩行者が横断歩道まで 50m の距離内にいる場合は，歩行者は横断歩道まで移動して，そこで自動車が止まるのを待たねばならない，とする．
- 35) Ministère de la transition écologique. エコロジー移行省は，約 4 万人の巨大な官庁でインフラ・運輸・海洋総局，エネルギー・気候総局，海洋局，航空局，都市整備・住宅・自然総局，防災総局，地方自治体総局などを含む．2007 年に国交省と環境省の合併があり，交通も住宅も環境というフレームの中で管轄されている．フランスの省編成は内閣が変わるごとに名称やその構成に変更がある．2022 年 7 月の組閣後は「エコロジー移行・地域結束省」となったが，本研究では以下，エコロジー移行省という．
- 36) 出典・Ministère de la transition écologique et de la solidarité : Les comptes des transports en 2018, pp25-27, 2019
- 37) 出典・Assurance prévention : Nouvel observatoire des risques routiers et de la mobilité, pp1-2, 2021 <https://www.assurance-prevention.fr/presse/nouvel-observatoire-risques-routiers-mobilite-bonnes-pistes-partage-route/>2023 年 6 月閲覧．
- 38) 出典・Millot, M : Accidentologie des piétons - Enjeux et recommandations, pp3, Conseil National de la Sécurité Routières, 2018.

3.3.2 歩行者優先道路の等級化・低速交通まちづくり

街歩きをより安全にした歩きやすい中心市街地における歩行者優先空間創出のために、低速交通まちづくりが行われ、歩行者用道路の等級化が進んだ。地方都市で取られてきたそれらの代表的な施策³⁹⁾を整理する。

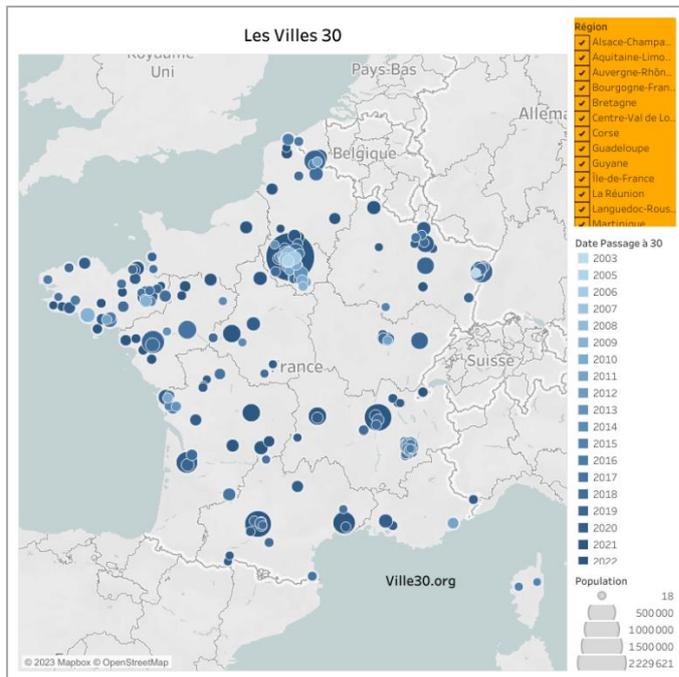
3.3.2.1 ゾーン 30

フランスでは車の時速を 30 km に制限するゾーン 30 が 1990 年代から、コミューンの中心部で導入された⁴⁰⁾。30km/h ゾーンとは、1990 年の道路交通法改正のデクレ（政令）⁴¹⁾（Décret N°90-1060 du 29 novembre 1990）が、「自治体内の均質な交通圏を構成する道路の一区間またはエリア全体で、速度が 30km/h に制限され、その出入口が標識で告知され、特定の空間整備が施された区間を指す」と定義した。2022 年現在では Ville 30（ゾーン 30 都市）という表現もあり、フランスの全人口のすでに 15% が、その中心市街地全体がゾーン 30 に設定された自治体に居住していると発表されている（図 3-5）。3.3.1 でみた歩行者や自転車利用者の安全促進のために活動する NPO 組織「未来の街路」によれば、Ville 30 の定義は「中心市街地の大部分（約 80% の道路）で時速 30km 制限を運用基準とし、交通量の多い一部の道路のみ時速 50km 制限（例外的に 70km 制限も可）を維持する都市」である。パリ市は 2021 年 9 月からごく少ない幹線道路を除いて、全市街地を時速 30km 制限に設定した。

39) 出典・CEREMA : Cœur de ville et de villages accessibles à tous - Recueil de belles pratiques, Collection Expériences et pratiques, pp1-232, juin 2018.

40) 出典・CERTU : La Zone 30, Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, pp1-6, 2008.

41) Décret N°90-1060 du 29 novembre 1990. 道路法 (Code de la voirie routière) は、国や州、地方自治体などの公道領域に適用される規定をまとめたもので、一方、道路交通法 (Code de la route) は、道路を走る車両に適用される法律である。また政令 (デクレ) とは憲法によって行政権に留保された権限の一部で (行政立法)、立法権から発せられる法律とは異なり、大統領または首相から発せられる。法律の適用条件を規定するために閣僚理事会で審議され、大統領らが発行し、官報に掲載される。



州の名前

ゾーン 30 への移行年
(色の薄い都市ほど、
導入が早い)

都市の人口規模

図 3-5・ゾーン 30 都市を実現した都市別のカレンダー。(出典・<https://ville30.org/2021/03/02/30-km-h-en-ville-cest-presque-gagne/> / 2023 年 3 月閲覧)

3.3.2.2 ゾーン 30 通過自動車の平均速度調査

フランス西部の人口 15 万人のアンジェ市が、実際に時速 30km 制限はどのくらい守られているのかを調査している。ゾーン 30 導入の結果(写真 3-6)，歩行者が少なくなる時間帯だけでなく、日中でも時速 90km 近くでゾーン 30 を走行する車も計測されているが、全体としては平均速度は 35km から 40km に落ち着いていることが読み取れる(図 3-6)⁴²⁾。

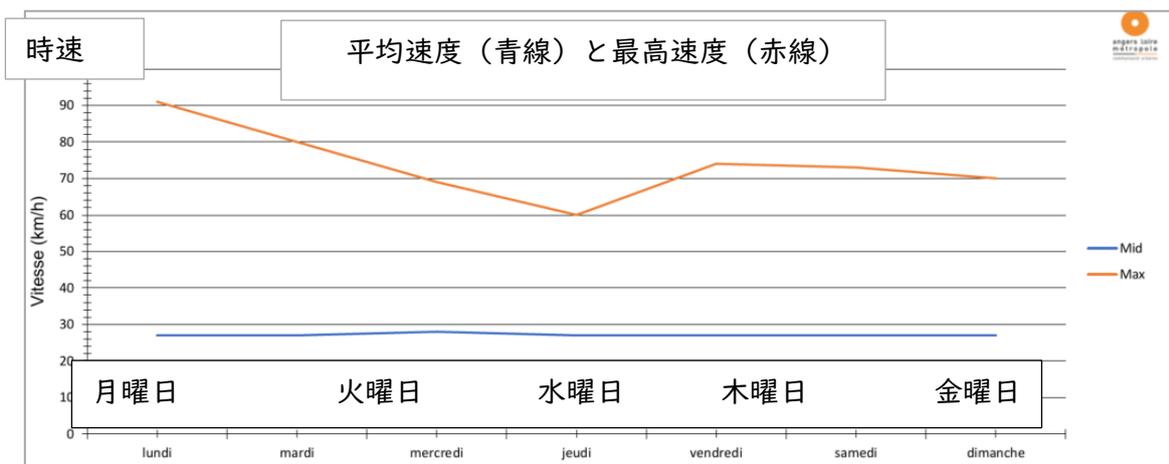


図 3-6・アンジェ市 Rue Chèvre での事例・2021 年 2 月 10 日から 3 月 6 日の間に、ゾーン 30 に進入した 23,116 台のうち 33.07% の車が時速 30km 以上で通過したが、全車の平均速度は 27km であった。最高速度は 91km/h。(出典・アンジェ市街路公共空間部 (Direction de la Voirie Communautaire Espace Public/Ville d'Angers) のニコラ・ルグラン氏 (Legrand, N) より入手したエクセルデータ, 2022)



写真 3-6 ・計測されたシェーブル通り（Rue Chèvre）の位置と景観，及び速度計測レーダー（出典・Direction de la Voirie Communautaire Espace Public : Ville apaisée, pp39, Ville d'Angers, 2022）

3.3.2.3 ゾーン 20

フランスではコミューンの中心部ではゾーン 30 だけでなく，車道を歩いても歩行者が優先され，車の走行速度を 20Km に制限するゾーン 20 も設定されている。つまり，都市部では道路の等級化という概念がある⁴³⁾（図 3-7）。ゾーン 20 は道路法の R.411-3 条を初め幾つかの条文に依るが，都市でのゾーン 20 の整備規程を設定したのは，道路交通法改正の 2008 年のデクレ（政令）⁴⁴⁾である。この法改正では，「最も弱い立場にある利用者のために，道路交通法において事故の予防原則を導入（時速制限等）」，「より良い道路共有のための規制ツールの導入（ゾーン 30 や 20，歩行者専用空間の視認性向上のための各種標識設定ルールの規定等）」，「歩行者優先空間における自転車双方向専用道路整備の一般化等，自転車安全インフラの整備」が 3 つの特徴である。

42) 出典・Direction de la Voirie Communautaire Espace Public/Ville d'Angers : Présentation des actions de la ville d'Angers en faveur d'un ville apaisée, pp40-44, Ville d'Angers, 2022. 及び上記市役所の街路部から直接入手した Excel データ。

43) 出典・CEREMA : Aménager des rues apaisées - zone30 - zones de rencontre et aires piétonnes, Bron, collection connaissance, pp8-220, 2019.

44) Décret N°2008-754 du 30 juillet 2008.

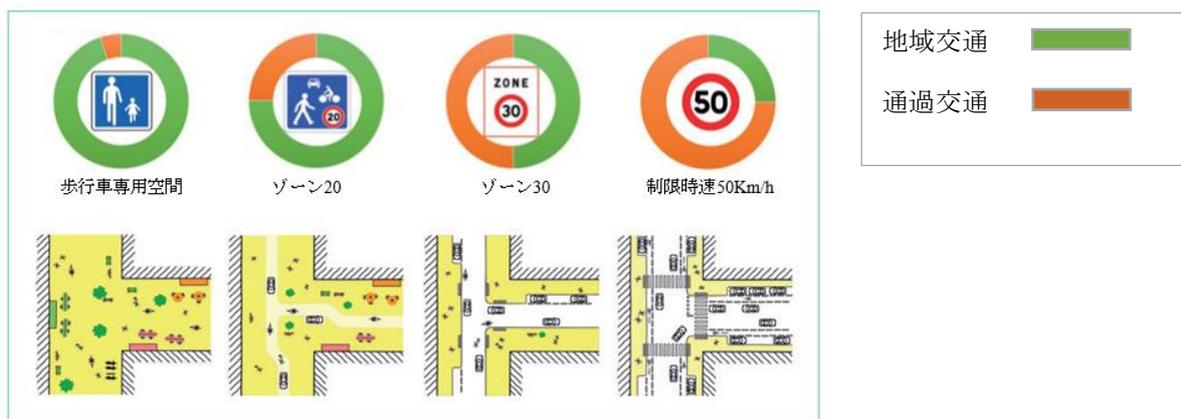


図 3-7・道路の等級化．車の進入・速度制限と道路デザインの一例（出典・CEREMA : Aménager des rues apaisées, CEREMA, pp37, 2019. に日本語を追加）

なぜゾーン 20 なのか？ オンラインショッピングの増加にみる消費行動の変化，人口の高齢化，単身世帯の増加などの社会の変化は日仏同じ傾向だが，フランスでは日常の食料品の約 65%はスーパーなどの大型小売店舗で購入している⁴⁵⁾．一方で，バゲットを近隣のベーカリーショップで購入している人は約 70%にもものぼる⁴⁶⁾．徒歩圏内の生活者が多いパリ市内ではもっと高い割合になるだろう．徒歩での移動の動機としては，健康のためのスポーツ，通学に次いで，近隣商店での買い物が 3 番目に位置する（表 3-1）．

	徒歩	自転車	公共交通	バイク スクーター	自動車	合計
動機	%	%	%	%	%	%
通勤	10.7	1.9	9.2	2.5	75.8	100
通学	32.1	3.3	26.9	1.2	36.5	100
買い物	27.4	2.4	3.5	0.8	65.8	100
訪問	20.5	3.5	4.0	4.0	68.1	100
スポーツ	48.1	7.4	4.3	0.7	39.6	100
その他	23.5	1.7	4.7	0.9	69.1	100
全体	23.1	2.6	8.3	1.6	64.3	100

表 3-1・自宅から 80Km 以内の移動における目的と手段の割合．調査対象は週日の移動のみで土曜日，日曜日は含まない．エリアはフランス全土に及び，住居環境は考慮に入っていない．合計が 100 にならない場合もあるが，出典元データ発表内容のまま．（出典・ヴァンソン藤井由実：フランスにおけるウォークアブルシティ・モビリティを包括した街路編成（前編，pp94，運輸と経済，第 82 巻第 1 号 22.1，2022. 元データ・Commissariat générale au développement durable : La mobilité des Français, pp72, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, 2010.）

45) 出典・INSEE : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4473482>, 2018.

46) 出典・le Monde des boulangers et des pâtisseries（パン職人とパティシエの世界）：Enquête, achat de pain, 2019.（<https://www.lemondedesboulangers.fr/content/70-des-francais-achetent-leur-pain-dans-une-boulangerie/> 2023 年 7 月閲覧）

ゾーン 20 は、「テラスの有効利用，道路を自由に横断して道路両サイドのウィンドショッピングができる空間整備，安全に買い物ができる街路，余り遠くない場所に駐車場を整備等」、商店街や消費者の多様な要求に答え得る，と解釈されているものと考えられる。フランスでは一般的に「出会いの空間・Zone de rencontre」と呼ばれ，2008 年から普及し始めた⁴⁷⁾⁴⁸⁾。常に増え続けているので現在の正確な数値を知るのは困難だが，フランスに在住している筆者が確認したところ，ほとんどすべてのコミューンの中心市街地にはゾーン 20 が見られる。パリ市やストラスブール市のような大都市では市内に複数のゾーン 20 が整備されている。オランダでのボンネルフ（Woonerf・オランダ語で生活の庭という意味を持つ・道路沿線の住民のみが自動車移動に利用する道路空間である場合が多い）や，日本の生活道路とは異なり，フランスで整備されているゾーン 20 の 70%は中心市街地の商店街である⁴⁹⁾。ことから，交通量の多い都市中心部などが整備の対象となりやすいことが分かる。そのためゾーン 20 は，日本の国交省の定義による「車よりも自転車や歩行者の通行が多い道路で，車道幅員 5.5m未満の生活道路」とも異なる。

ゾーン 30 も 20 も，フランスでは「交通量の少ない」（Circulation Apaisée），「穏やかになったまち」（Ville Apaisée）の実現を目的とする地方都市で導入が進んでおり，国の研究機関 CEREMA によれば⁵⁰⁾ 歩行者への安全確保が最も求められるところであるとされている。この「Apaiser」⁵¹⁾ という言葉は「静穏化する、平和にする」という意味があるが，ここでは「車走行量を抑制する」という意味で使われており，近年フランスの自治体の文献で見る「穏やかになったまち」と言う表現については，第 7 章であらためて整理する。

47) 出典・フランス政府の交通安全啓蒙サイト・<https://www.securite-routiere.gouv.fr/actualites/deux-nouveaux-panneaux-zones-de-rencontre-viennent-detre-crees>, 2008 / 2023 年 7 月閲覧

48) 出典・Blanchard, G : Développement des zones de rencontre en France, Ministère de l'écologie et du développement durable, CETE ouest/DIMER, 2013.

49) 出典・Bruyère, L. Durand, JF : Commerces et zone à priorité piétonne, pp23, CEREMA, 2014.

50) 出典・CEREMA : Aménager des rues apaisées, zone30, zones de rencontre et aires piétonnes, pp11-37, Bron, collection connaissance, 2019.

51) Apaiser（穏やかにする）は動詞であり，Apaisée（穏やかになった）は形容詞として使われている。

3.3.2.4 歩行者優先のまちづくり・歩行者憲章

歩行者優先の中心市街地の再整備を条例化する自治体もある。2012年に他の都市に先駆けて、フランス東部のストラスブール都市圏共同体⁵¹⁾が、84頁に及ぶ詳細な示唆に富む10の原則を確認する「歩行者憲章⁵²⁾」を共同体議会で議決させた⁵³⁾。従来の歩行者推進政策は自動車に対する歩行者の安全確保に中心が置かれていたが、ストラスブール都市圏共同体の「歩行者憲章」では歩行者を楽しませる最適な都市環境の創出を目指し、以下の斬新な政策を決定した。

①大型公共交通導入プロジェクト予算の少なくとも1%以上を、「新設のLRT電停駅から500m以内の歩行ゾーンの整備に計上する」。必ず電停周辺では、バリアフリーに配慮した歩きやすい工夫が施された。

②新たな道路空間整備の際は、道路幅の最低50%自転車と歩行者専用空間に整備する。

③歩行の快適性の向上。人は500m歩くと疲れるとされ、座りやすいベンチの設置、涼しさを運ぶ木陰、夜に安全な街灯などを整備する。

④歩行の安全。十字路交差点を再設計する。歩行者と自転車が共存する空間では、1時間1m²当たりの歩行と自転車トリップが200以上になると危険度が増すので、歩行者のスペースを確保するなど自転車との競合を回避できる空間設計を施す。

⑤政策の整合性。細切れに歩行者専用道路を整備するのではなく、市内を徒歩で安全に回遊できる「卓越した歩道ネットワーク網」(réseau piéton magistral)を整備する。実際にこの10年間、ストラスブール都市圏共同体では恒常的に新しい歩行者空間が増えてきた。車が走行する景観に見慣れた道路や広場が、歩行者に開放された新しい空間になっている姿を確認することができる⁵⁴⁾。

ストラスブール都市圏共同体は1994年に欧州で初めてLRTを中心市街地に導入して以来、一貫して優れたモビリティ政策を採用してきた環境先進都市である。現在では移動手段の約3分の1を徒歩が占め、中心市街地だけでみると徒歩移動は52%を占める⁵⁵⁾。しかしながら2012年の調査では、市民は1km以下の移動22%でまだ車を利用し、また公共交通利用者の3分の1がバス3駅区間以下の移動距離にバスを利用している(1駅区間は500mから700m)⁵⁶⁾。ストラスブールでは歩行者優先のまちづくり実現のために、「いかに楽しく安全に歩いてもらえるか」を目標に、ハードインフラの充実化だけでなく、歩くインセンティブを提供する仕掛け(歩きたくなるような道路づくり)も工夫している⁵⁷⁾(写真3-7)。

2015年にユーロメトロポールとなったストラスブールでは、2021年から2030年をターゲットとした新しい歩行者憲章 No2 を2021年5月に議会で承認した⁵⁸⁾。議会で示された11のポイントの中には、歩行者専用道路の連続性の確保、通学路の整備、幹線道路の横断歩道の改善、新しい開発における歩行者への配慮などが含まれており、自転車利用者と歩行者の共存を改善することも意図されている⁵⁹⁾。住民の健康のために1日30分以上、2キロメートル以上のウォーキングを奨励することを目指している。



写真 3-7・徒歩移動が楽しくなる工夫をした、道路上のだまし絵（出典・Communauté Urbaine de Strasbourg : Le plan piétons - Ville de Strasbourg 2011-2020, pp24, 2012)

51) CUS: Communauté urbaine de Strasbourg . ストラスブール市を中心として周囲の33の自治体と構成していた、人口約45万人の広域自治体連合である都市圏共同体。2014年のMPTAM法を経て、2015年1月から、人口50万人の広域自治体行政連合ユーロメトロポール・ストラスブール (Eurométropole de Strasbourg) となる。

52) Communauté Urbaine de Strasbourg : Le plan piétons - Ville de Strasbourg 2011-2020, pp1-84, 2012.

53) フランスには自主立法権に基づく自治体の意思決定により制定される法はない。代わりにたとえば「街路法」（例えばパリ市のCode de la rue）と称する立案が、市議会で議決（délibération）されると、それは議会が策定した施策を運用する旨の決定となり、予算がつき必ず実行される。日本の公共団体が制定する条例にあたるともいえる。

54) 出典・Kaspar, N : La métamorphose de la rue du Jeu des Enfants à Strasbourg- Une autre piétonisation est possible, pp1-8, Pooka.fr, 2018.

55) 出典・Eurométropole de Strasbourg : Politique des transports publics urbains, pp12-18, 元ストラスブール市長及び都市圏共同体議長トロットマン氏（2章注38）を参照）の岡山大学における講演発表資料, 2016.

56) 出典・Communauté Urbaine de Strasbourg : Le plan Piétons de la Ville de Strasbourg, pp7, Présentation pour le colloque « Le Piéton au cœur de la ville », le 17 octobre 2013, 2013.

57) 出典・Communauté Urbaine de Strasbourg : Le plan piétons, pp23-26, Ville de Strasbourg 2011-2020, 2012.

58) 出典・Eurométropole de Strasbourg : 2 plans piétons strasbourgeois, pp1-13, 2022.

59) 出典・Eurométropole de Strasbourg : Délibération du Conseil Municipal de Strasbourg du 3 mai 2021.

ここではユーロメトロポール・ストラスブールを実例として挙げたが、リヨン(Lyon), ツールーズ(Toulouse), ナント(Nantes), レンヌ(Renne)などの主だったメトロポールを初めとして、ブレスト(Brest)都市圏共同体や小規模人口のコミューンなど、歩行者憲章や歩行者専用空間整備要綱⁶⁰⁾を議会で議決している自治体は30を数える⁶¹⁾。第4章で示すように、フランスの地方都市では歩行者専用空間整備と共に大胆な景観整備を行うことも珍しくない。中でも都市交通計画(PDU)⁶²⁾に歩行者憲章包括を検討する地中海沿岸のマルセイユ市の中心市街地では、旧港前の車で混雑していたエリアの車道に沿って歩行者専用空間を整備し、2013年に幅22m × 長さ48mの巨大な鏡天井を設置し(写真3-8)、拡張した歩行者専用空間が確保され、沿岸の車道にはバス専用レーンが整備された。



写真 3-8・2010年マルセイユ市の公開入札(コンペ)で選ばれた、イギリス人・ノーマン・フォースター(Foster, N)のデザインによる日傘と呼ばれる巨大な鏡天井が、2013年中心市街地にある旧港前の歩行者空間に設置された。(出典・マルセイユ市役所)

60) Schémas directeur piéton (歩行者専用空間整備要綱), 或いは Plan Mode Actifs (アクティブモードプラン) と呼ばれる。アクティブモードは、徒歩や自転車移動など、身体を動かせる移動形態を指す。フランスではソフトな移動(déplacement doux)と言う表現も使用される。

61) 出典・Le Gros, R. Boussuge, C : Plan Piétons, pp4-6, CEREMA, 2022. 及び
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/plans-pietons-villes-plus-marchables-retour-rendez-vous> / 2023年6月閲覧。

62) 自治体はその管轄するエリアを対象として策定する交通マスタープラン。

3.3.3 高い環境保全への意識

2000 年代以降は地球温暖化に対する環境への意識が高まり、2019 年では地球温暖化問題を初めとする環境関連ニュースが、メディア（テレビ、プレス、ラジオを含む）の約 2 割を占めているという調査もある⁶³⁾。頻繁に、森林消滅、北極や南極の氷河後退、動物の絶滅などの映像がニュース報道され、メディアが提起する環境問題に対する国民への影響は大きく、コロナ感染が始まる前は、フランス人の最も関心が高いテーマは環境問題である、というアンケート結果もあった⁶⁴⁾（図 3-8）。

パリでは 18 歳から 24 歳までの青少年の 50%しか免許を持っておらず⁶⁵⁾、大都会や公共交通が充実した地方都市の 18 歳から 24 歳の免許取得率は 65%である。免許を持たない者の中には、自動車の排気ガス減量を求め車そのものに関心を持たない青年層が存在すると解釈できると考えられる。

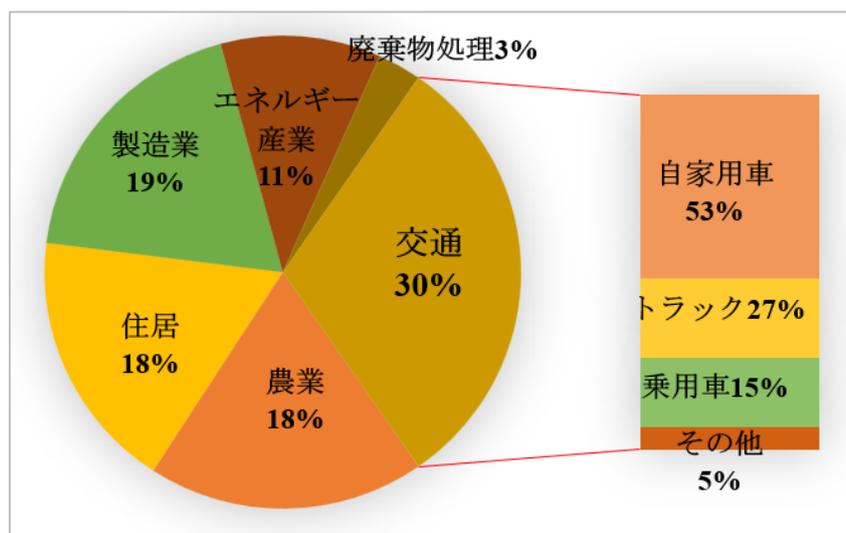


図 3-8・2018 年フランス国内における地球温暖化ガスの排出源を示す図。このようなグラフが午後 8 時のメインニュースなどで頻繁に紹介される。（出典・Le service des données et études statistiques (SDES) : DATALAB en 2021, pp113, Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoire, 2022. を元に作成）。

注・トラックには路線及び長距離バスを含む。その他は二輪車、国内飛行機便、鉄道、河川及び回路輸送を含む。

63) 出典・Médias Climats : Comment les médias traitent-ils du changement climatiques ?, pp20, Reporters d’Espoirs, 2020.

64) 出典・Médias Climats : Comment les médias traitent-ils du changement climatiques ?, pp9, Reporters d’Espoirs, 2020.

65) 出典・Statistique Publique : Les aides parentales sources d’inégalités d’accès au permis de conduire, pp1-4, INJEP(Institut National de la jeunesse et de l’éducation populaire) N°13, 2018.

3.3.4 道路と都市空間の管理

3.3.4.1 自治体が道路行政と交通行政を管轄する

制度面では、公共交通導入に伴う道路利用の再配分において道路や都市空間の交通管理者が警察ではなく、自治体の管轄であること⁶⁶⁾も、道路空間の再配分が進んだことに大きく作用したと考えられる。公共行政機関である防災・環境・モビリティ・都市整備専門研究所 (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. 以下、CEREMA という) によると、フランスの道路交通量全体の66%を占める県道や自治体道路 (日本でいう市町村道) の交通は、コミューンや広域自治体行政連合が管轄する (図3-9)。また地域交通安全等を担当する自治体警察 (Police municipale) のトップは、都市計画策定の最高責任者でもある自治体の首長である⁶⁷⁾ (図3-10)。そのため歩行者専用空間の整備は、「車対人」という簡単な図式の中でのみ語られるのではなく、自治体の「都市計画」という大きなスキームの中の一つの対策として捉えられてきたと解釈できる。前述のゾーン30や歩行者専用空間も単なる通行管理上の政策としてではなく、自治体の首長が都市計画の中の一環の整備として決定することができる。

道路空間 (公有地)			
カテゴリー	全長	交通量	管理者
高速道路	11,100km	34%	国 (地方長官*が代表)
国道	8,900km	4%	国 (地方長官*が代表)
県道	378,000km	66%	県議会
自治体道	630,000km		地方自治体 (コミューン 或いは都市圏共同体など)
公共空間 (私有地)			
カテゴリー	所有者		利用者
農村道** (Chemin rural)	コミューン		公道
沿道 (Chemin d'exploitation)	沿道住民		権利承継人
通行地役の道 (Chemin de servitude)	地役権を設定された 土地所有者		利用が許可された者 (要役地)

注：地方長官*とは管轄区域内の国の地方出先機関の長として、国から任命される官僚で、地方自治行政の国の政策との整合性を確認する。
農村道**はコミューンの私有地なので、コミューンによる売却が可能だが、売却されない限りは誰でもが利用することができる。

図 3-9・道路法 (Code de la voirie routière) による道路空間と公共区間としての道路の法的背景 (2011)。(出典・ヴァンソン藤井由実:フランスにおけるウオーカブルシティ・モビリティを包括した街路編成 (前編), pp100, 運輸と経済, 第82巻第1号 22.1, 2022・元データ・CEREMA adapte de Cotita CE n.2011/Cerema ASDA DGCL)。注・近年国道や県道の管轄権が自治体に移譲された為に、2021年には高速道路 11.604Km, 国道 8.470Km, 県道 378.906Km, 自治体道 704.942Km になっている。

(出典・<https://fr.statista.com/statistiques/540868/longueur-routes-france-par-type/> / 2023年7月閲覧)

66) 出典・Territoires et ville : Gestion du domaine public routier Voirie et espaces publics - Répartition des compétences de police sur les voies publiques -, pp3-12, CEREMA, 2015.

67) 第2章注12)と同じ

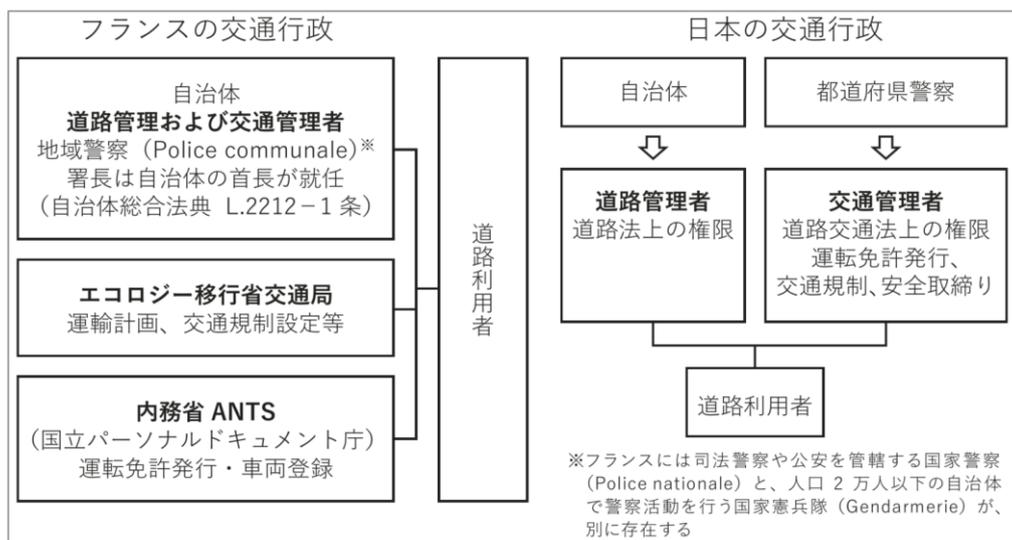


図 3-10・フランスと日本の交通行政。(出典・ヴァンソン藤井由実:フランスのウォークブルシティ, pp100, 学芸出版社, 2023)

こうして道路と公共空間の管理者である地方自治体は、 中心市街地への車進入を規制し、中心市街地にアクセスする車の代替え手段として、1990年代からLRTや、BRT⁶⁸⁾などの公共交通を導入してきた経緯を第4章で述べる。中心市街地の車道は、歩行者と公共交通機関のみ通行可能とした「トランジットモール」(写真3-9)となり、フランスの21のメトロポールを初めとして多くの都市でみられるようになった⁶⁹⁾。その中心市街地の変容をフェリエル(2015)⁷⁰⁾は、「中心市街地の再生」と形容している。

68) 第2章注39)40)を参照。

69) 出典・CEREMA: Recueil de fiches Exemples - Zone de circulation apaisée, La collection Référence CEREMA, 2015. 及び CEREMA: Cœur de ville et de villages accessibles à tous - Recueil de belles pratiques, Collection Expériences et pratiques, pp11-219, 2018.

70) Fériel, C: L'invention du centre-ville européen-Une autre histoire urbaine du XX^e siècle?, pp99-122, Société française d'histoire urbaine, 2015. フェリエルはその著では, Transformations urbains (都市の変容), requalification, invention de la ville (都市のグレードアップ, 創生), recomposition des espaces urbains (都市空間の再編成)などの表現を用いているが, 筆者は自動車が走行していたかつての都心との対称を意識して, 「中心市街地の再生」と訳す。



写真 3-9・ニース市中心市街地のトランジットモール。LRT 路線には馬上の警官, 歩行者, キックボードなど。舗道の両横には店舗が並ぶ。

このように当初は安全・健康・環境への配慮から中心市街地での車利用が抑制されたが, 車が少なくなることで, 結果的には中心市街地における人の賑わいの創出にもつながったとも考えられる⁷¹⁾。現在も中心市街地における車走行抑制や駐車規制は市長選挙の折に議論される重要な案件の一つで⁷²⁾, 中心市街地の歩行者専用空間編成を進める自治体の首長などが, 魅力的な公共交通と歩行者専用空間を備えた中心街を実現してきたと市民にアピールする姿を確認することができる⁷³⁾。

71) 出典・Envies de ville : Villes moyennes les clefs de la réussite, 2021.

(<https://www.enviesdeville.fr/penser-la-ville/villes-moyennes-les-clefs-de-la-reussite%E2%80%A8/> / 2023年6月閲覧)

72) 出典・Backbone Consulting pour le Figaro : Regard des Français sur la voiture dans la campagne présidentielle, pp10-17, 2021.

73) 出典・Razemon, C : La voiture, enjeu politique des centres des villes moyenne, le monde du 01 mars 2020, 2020.

3.3.4.2 公共空間の裁量権がある自治体

また地方自治体総合法典（CGCT : Code général des collectivités territoriales）では、都市の広場等の公共空間を対象にした利用権⁷⁴⁾と使用料金の設定は、自治体の権限と定めていることも、中心市街地の道路空間の再配分を伴う都市空間再編成が進んだ背景の一つであると考えられる。市街地の路上駐車場を利用した朝市や、年間を通して市内の公共空間の至る所で企画される多様なイベントにも地方自治体に裁量権がある。行政の「公共空間管理課」や「緑地課」などが、広場・公園・舗道スペースのイベント・カフェ・朝市などへの利用を管理する。日本のように、道路使用許可申請は警察に、道路占用許可申請は道路管理者（自治体）にという手続きを行う必要がなく、フランスでは自治体で手続きができる。

自治体が公用地使用権（地面の利用のみ）を管理し、

- ① パーキングとしての利用権、
- ② 歩道空間におけるテラス利用権（道路とテラス店先まで最低 1.6m の歩行者空間を残す）、
- ③ 朝市（マルシェ）や骨董市やコンサート等のイベント開催を目的とした広場利用権を許可する。

公共空間の利用料は、自治体やその位置により異なるが、パリでは沿道の利用料金は 1m²あたり年間 19.66～336.09 ユーロ（約 2,949 円から 50,413 円）である⁷⁵⁾。フランスのどの都市でも盛んなマルシェ（写真 3-10）に行くと、背中に「・・・市公共空間整備課」とロゴの入った上着を着た自治体職員が、出店者から公有地使用料を徴収している姿を見る。その代わりに、自治体が公共空間における水や電気を供給し、清掃を担当する。

74) 公共空間の利用権は、地面と地上に分かれている。地面の利用は公用地使用権で、舗道空間では道路とテラス店先まで最低 1.6 メートルの歩行者空間を残すなど細かい規定がある。道路に置くレストランのメニューを記載した黒板なども、公用地の地面を占拠するので許可を取得する必要がある。

75) 出典・Direction de l'Urbanisme : nouveaux tarifs applicables aux droits de voirie pour 2023, pp1-12, Ville de Paris, 2023. 及びパリ市役所 HP (<https://www.paris.fr/pages/terrasses-et-etalages-3516> / 2022 年 12 月閲覧). テラスを利用する住所や利用法（仮設屋根の有無など）によって、使用料金に大きな差がある。パリ市役所都市計画課のウェブサイトで使用料金の見積もり計算が可能。



写真3-10・普段はパーキングである場所を利用して開催される，人口4000人のコミューン・カドネ村の朝市（フランスではマルシェと呼ばれる）．マルシェは自治体の規模に関わらず必ずどのコミューンでも開催され，食料品だけでなく日常生活品や衣料用品などのマルシェもあり，それぞれの地域におけるコミュニティメンバーの合流場所を提供している．通常一週間に2回、午前6時から午後2時くらいまで開催され，マルシェにおける電気・水供給や清掃等は自治体の業務で，清掃後は駐車場利用に戻るケースも多い．（出典・©Hervé Vincent）

フランスの地方都市では自治体の文化部がかなりの裁量と予算を持ち，夏の音楽祭，演劇祭，冬のクリスマスマーケットなど，一年を通じて楽しい街中の行催事を仕掛けている．たとえば人口わずか15万人のアンジェ市でも年間40に及ぶイベントがあり，実際のイベント運営を民間に任すことはあっても，あくまでも企画の主体は広場や道路活用の管轄を行っている自治体である⁷⁶⁾．文化イベントの際には，広場や駐車場，道路空間を最大限利用し「歩いて楽しいまちなか」を実現して，多くの市民が週末に中心市街地に足を運ぶ大きな要因となっていると考えられる．

76) 出典・ヴァンソン藤井由実・宇都宮浄人：フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか，pp128-131，学芸出版社，2019．

2020年にはコロナ禍という都市への最大の危機が訪れた。感染防止対策で人との間隔を取ったレイアウトが義務付けられ、店舗は従来の半数くらいの顧客しか収容できない状況であった。そこで飲食店や商業店舗を支援する手段として、国は2021年度6月まで、車道やパークレット（駐車スペース）の一部をテラスに転用して（写真3-11）店舗営業スペースの拡張を認める措置⁷⁷⁾の裁量権を各自治体にゆだねていた。



写真3-11・パークレットの飲食スペースへの転用（2021年9月パリ）

77) 「非常衛生事態（L'état d'urgence sanitaire）が続く間は、テラスの使用料を含む公共空間利用料の免除を含む見直しが可能である」とした2020年3月25日の委任立法（オルドナンス）に基づいて、従来のテラススペース利用料の免除も認める自治体が続発した。たとえばパリではコロナ禍下の2年間はテラス使用料は無料であったが、2021年10月からは有料に戻った。

3.4 都市と車

3.4.1 車との共存

公共交通を整備し、中心市街地では徒歩で移動できる環境を整えてきたフランスだが、しかしながら、車利用を否定した政策は市民の賛同を得ることはできないと考えられる。そこで具体的に中心市街地で適用されてきた、車との共存を図る施策の代表的なものを整理する。

3.4.1.1 パークアンドライド

郊外や農村地帯から中心市街地にアクセスする車利用者のために普及したのが、人口密度が高い都市中心部のフリンジ（市街地外縁部）に整備されたパークアンドライド用（以下、フランスで一般的に記載される P+R という）の大型駐車場である（図 3-10）。日本での P+R については平沢・牧野・須田（2011）⁷⁸⁾の発表がある。P+R から公共交通を利用した中心市街地への移動を進めるためには、P+R 駐車料金と中心市街地までの公共交通料金の合計を、車で中心市街地まで進入して駐車した場合の駐車料金よりも安く設定することが重要である。グルノーブル市(Grenoble)で 2300 台収容の P+R 利用が無料のほか、ナント市は週末のみ公共交通も駐車料金も無料、マルセイユ市は年間公共交通乗車パス保有者は無料など条件を付けて P+R 利用料金を無料に設定している地方自治体も幾つかある⁷⁹⁾。経済的なインセンティブがなければ、市民の車から公共交通への乗り換えを進めることは難しいと考えられる。このような駐車料金対策を実行できるのは駐車関連業全国連盟 (FNMS : Fédération Nationale des Métiers du Stationnement) によると、駐車場の約 85%が公営のためである（都市により差がある。その運営は 8 割が民間企業に委託されている）⁸⁰⁾。地方自治体の交通政策部に、公営と民間駐車場との間の利用料金の違いについて質問すると、「市場原理が機能するので、公営の駐車料金の設定額に、民間経営の駐車料金も準ずるようになる」との回答であった⁸¹⁾。

中心市街地まで車移動が必要な利用者に対応するため、中心市街地にある歩行者専用エリアにも収容性の高い立体駐車場や地下駐車場を設け、その代わりに中心市街地に近づくほど駐車料金を高く設定の工夫をする自治体もある⁸²⁾。一方で中心市街地に入る幹線道路の入口には、それぞれの駐車場の空車台数をリアルタイムで示すパネルを設置している自治体も見られ、車利用者の利便性も図ろうとする意図がうかがわれる⁸³⁾。

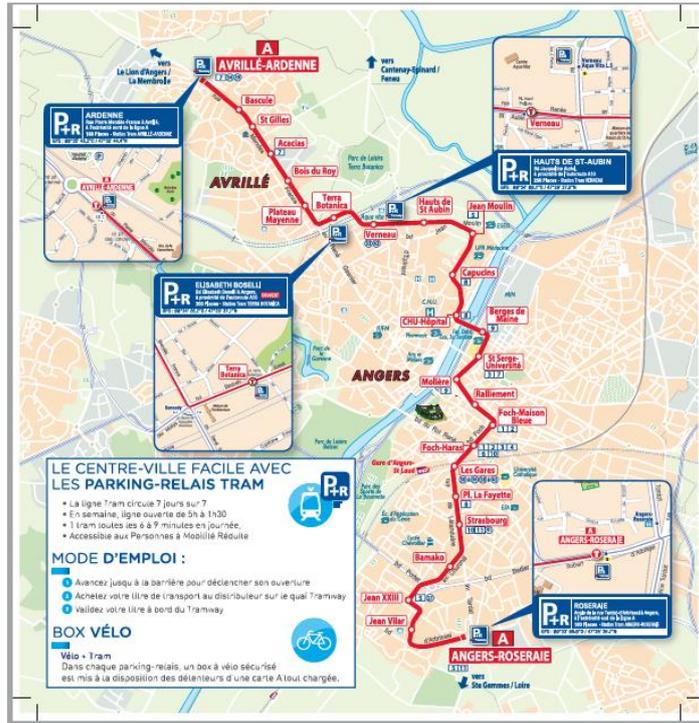


図 3-10・LRT の終点駅や拠点駅に設けられたアンジェ市のパークアンドライドの位置図（出典・アンジェ都市圏共同体 HP）

78) 平沢隆之・牧野浩志・須田義大：柏地区における DSRC を活用した次世代ダイナミック・パークアンドライドの検討構想，生産研究 63 巻 2 号，pp189-194，2011.

79) 出典・グルノーブル市の HP・<https://www.tag.fr/parkingRelais/58-parking-relais.htm>, ナント市の HP・<https://www.parkings-nantes.fr/fr/parkings-relais>, マルセイユ市の HP・<https://www.rtm.fr/parkings-relais>; それぞれ 2023 年 6 月にアクセスした際の情報。P+R の駐車料金設定のポリシーは，自治体の交通政策により後変更されることもある。

80) 出典・INDIGO：Le stationnement-les marchés, les acteurs, pp9, INDIGO, 2016. 及び Service de l'Automobile et de la Mobilité：les Parcs de stationnement, pp1-8, les études de l'observatoire de l'ANFA, 2019.

81) 筆者が 2008 年に行った, ストラスブール都市圏共同体 CUS の当時のトラム局長アンドレ・ヴォンデルマルク (Von der Mark, A) 氏へのインタビューに基づく。

82) 出典・CERTU：Stationnement public en France - Etat des lieux et perspectives, pp48-52 and pp56-60, 2014.

83) 出典・ヴァンソン藤井由実：ストラスブールのまちづくり，図 25 pp58, 学芸出版社，2011.

3.4.1.2 ボラード

緊急車両やタクシーなどの社会的なサービスを担う車や商品の搬出入への対応としては、ボラード（写真3-12～15）が設置された。歩行者専用空間エリアに住む市民や、タクシー、救急車などは、予め市役所から支給されたカードをカードリーダーにかざすと、ボラードが地中に沈み必要な時に車で通行できる仕組みである。谷本（2015）ら⁸⁴⁾が日本における浮沈式ボラードの導入研究を発表している。2022年現在日本では、新潟市でのゴム製ボラード2か所を初め6か所だけで整備されたが⁸⁵⁾、欧州各国の都市を歩くと浮沈式ボラードはフランスだけでなく至る所で大きな普及を遂げたことが確認できる。

またストラスブール市、ナント市、ボルドー市(Bordeaux)、ニース市(Nice)などを初め多くの都市では、商品の搬出入のために歩行者専用空間に侵入する車の便宜を図り、午前5時から11時まで或いは19時以降など、それぞれの自治体条例で時間帯を決めてボラードを地中に埋没させている。自治体が策定するPDU（Plan de déplacement urbain：都市交通マスタープラン）には、歩行者専用道路整備計画と、住民や物流のための駐車対策も包括され、住民の合意形成の対象となる⁸⁶⁾ので、歩行者専用道路整備を進めるためには、地域住民や物流に携わる車利用者の便宜も具体的に図る整合的な措置が求められている。



写真3-12・歩行者専用道路入り口に設置されたボラード（ストラスブール市）

84) 谷本智・小嶋文・久保田尚：我が国におけるライジングボラードの導入可能性に関する研究，pp903-915，土木学会論文集 D3 Vol. 71 No. 5，2015.

85) 2022年12月，久保田尚教授のご発言。及び国土交通省道路局環境安全課：ライジングボラード事例集，国土交通省道路局，2018.

86) 出典・CERTU: Stationnement public en France - Etat des lieux et perspectives, pp18-23 and pp74-75, 2014.



写真 3-13・ナント市中心市街地のボラード。写真の街路は歩行者空間だが、街路に居住する住民や商業従事者はカードを読み取り機にタッチさせて、ボラードを埋没させ道路にアクセスできる。各都市で街路ごとに細かいボラード稼働の規定を定めている。この写真では、歩行者専用道路に自動車が進入したあと、ボラードが地中に沈没中の景観である。



写真 3-14・この街路では長さ 12m までの商業車の進入が、4時から 11 時 30 分まで（電気自動車は 4 時から 23 時まで）許可されている。



写真 3-15・カード読み取り機の一例。

3.4.2 歩行者空間創出のために交通環境の整備

車の進入や走行は妨げないが、道路上に様々な工夫をすることで車のスピードを抑制するために、フランスでは中心市街地の道路面上にペイントする 30（時速制限）のマークだけでなく、多様な速度抑制物理的デバイスやコミュニケーションツールを整備している⁸⁷⁾。最も頻繁にみられるのは車道路面を高くする「ハンプ」で⁸⁸⁾、車輛走行速度の低下を促す（写真 3-16）。1980 年代中頃から見られたが、その整備に一定の規定を設けたのは 1994 年の政令である⁸⁹⁾。ゾーン 30 に入る前や、児童が多く横断する横断歩道の前の道路幅を極端に狭くすることで、速度抑制が効果的に行われるようになる道路設計もある（写真 3-17）。これらは日本でも久保田（2021, 2022）⁹⁰⁾ が研究を発表しているが、フランス特有の交通静謐化デバイスとして、物理的に減速させるデバイスではないがコミュニケーションツールが挙げられる。車の速度が電光掲示板で示されるレーダースピードサイン装置⁹¹⁾（写真 3-18）が、ゾーン 30 への進入口で整備されている。たとえば 40Km で走行していれば、赤字でその数値が提示される。レーダー速度標識の目的は、制限を超える速度で運転していることをドライバーに認識させ、車の速度を落とさせることにある。ゾーン 30 進入を案内し注意を喚起する大きなパネルも、市街地への進入拠点で設置されている（写真 3-19）。



写真 16・道路上のハンプとその予告パネル。学校施設の存在と速度制限 30 ゾーンであることを示す

87) 出典・Certu : guide les ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal, pp5-28, 1994.

88) 出典・Certu : guide des coussins et plateaux, Recommandations techniques, pp8-29, 2000.

89) Décret N°97-447 du 27mai 1994.

90) 久保田尚 :新たな連携施設「ゾーン 30 プラス」からはじめる人優先の道路空間づくり, 「ゾーン 30 プラス」セミナー2021, 国交省, 2022. 及び 久保田尚 :「ゾーン 30 プラス」のさらなる普及と新展開を目指して, 「ゾーン 30 プラス」セミナー2022, 国交省, 2022.

91) 出典・Certu : Les radars pédagogiques en milieu urbain, Savoirs de base en sécurité routière, pp1-11, 2012. フランスでは「啓蒙レーダー」と名付けられている。



写真 3-17・ゾーン 30 の村に入る前の横断歩道で、道路を狭窄して車のスピードを落とさせる。



写真 3-18・太陽パネル付きの時速通知啓蒙レーダー。「あなたは時速 33Km で走行中です。減速してください」のメッセージが出ている。レーダーによっては時速 30Km 以下の場合には緑字で速度提示しスマイルサインを出す。また時速 30Km 以上の場合には「危険です」のアラートメッセージなどが出る。

写真 3-19・ゾーン 30 に入ることを知らせるパネル。「ここから中心市街地に入ります。歩行者、自転車、ドライバー、私たちは公共空間をシェアします」というメッセージが読み取れる。

3.4.3 自動車の新しい利用法の発達 ・シェアカーとライドシェア

そして車は所有せずとも必要な時に利用できれば良いという考え方から、近年ライドシェアが急速に普及した経緯を、筆者・宇都宮（2016）⁹²⁾ は明らかにしている。シェアカーは、一般に事前登録を行った会員間で特定の自動車を共同使用するシステムで、「Auto Partage（自動車の共有）」⁹³⁾ と呼ばれる。エコロジー移行省の発表では⁹⁴⁾、2020年中にカーシェアサービスを利用したフランス人は29万4千人であった。シェアカーはレンタカーと異なり短時間の利用を想定しており、民間経営の従来のレンタカーよりも便利で安価な設定が求められるので主に自治体が運営しており、2021年1月では700の自治体で1万1,546台の自動車が共有されていた⁹⁵⁾。

一方ライドシェアとは、職業ドライバーではない運転者が1人（または複数）の乗客と共同で自動車を使用することで、ガソリン代と高速料金を除けば、ドライバーは報酬は受け取らない、と交通法典で定義されている⁹⁶⁾。フランスではシェアカーと区別して、「Co-voiturage（自動車の相乗り）」と呼ばれる。スマートフォンの普及、多発する公共交通機関のストライキ、ガソリン代の高騰などを背景に、ライドシェアは短距離、長距離利用を含めて近年大きな発展を遂げ、エコロジー移行省の発表⁹⁷⁾によると2023年3月の1カ月間だけで、約100万件のライドシェアがあった。ライドシェアの平均走行距離は約25kmで、主に近距離移動に利用されている。フランスでは70%の就労者が通勤に自家用車を利用しており（2022年）、その平均乗車人員は1.3人に過ぎないという状況⁹⁸⁾を変えたい国の思惑と、経済的な理由からまったく知らない相手とのライドシェアも厭わない人々が増えてきたことが重なり、ライドシェアをマッチングするアプリがネットには溢れている⁹⁹⁾。

92) ヴァンソン藤井由実・宇都宮浄人：フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか, pp 69-76, 学芸出版社, 2016.

93) 出典・M, Bossard : L'autopartage, pp1-8, CEREMA, 2019.

94) 出典・<https://www.ecologie.gouv.fr/lautopartage-en-france> / 2023年6月閲覧.

95) 2020年は11,618台であったので、ドライバーはコロナの際にもライドシェアを実行していたと言える（ADEMEと6-tの調査(2019年)による）。

96) Article L.3132-1 du Code des Transports.

97) 出典・<https://observatoire.covoiturage.beta.gouv.fr/dashboard> / 2023年6月閲覧.

98) 出典・Se déplacer seul en voiture : DATA Labo, pp1-4, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, 2022.

99) 出典・Service de l'Etat: Site internet de co-voiturage. 及び <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/nouvelle-aquitaine/content/download/43751/292585/file/Sites%20de%20covoiturage.pdf> / 2023年7月閲覧.

最近のライドシェアは定期運行タイプだけでなく、事前予約なしにネット上で合意してすぐに相乗りができるタイプもあり、その場合はバス停留所のようなライドシェア用スポットからスマホでライドシェア会員にコンタクトする。ライドシェアの乗り場は中心市街地から郊外に出る地点や、高速道路の出入口付近に設置されていることが多く（写真 3-20）、エコロジー移行省の発表¹⁰⁰⁾では、2023年6月ライドシェアの駐車場は現在全国で8,658カ所ある。

また欧米で急速に浸透している相乗りサービスを提供するブラブラカー（BlaBlaCar）のアプリ（写真 3-21）を利用すれば、「A市を明日午後3時に出発してB市に行きたい」という情報を入力すると、同じ行程で移動する予定のドライバーの一覧リストがアプリ上で提示され、条件の合うドライバーの車に相乗りして高速道路料金とガソリン料金を折半する仕組みである。同乗者が予約料金をアプリに先払いし、行程終了後アプリから運転手にガソリン代と高速料金を折半した分の支払いがあるシステムである。この方法ではドライバーは報酬を得ることが許されていないため、「白タク」でも「有償自家用輸送」でもない。ご近所で助け合う形の延長である有償輸送のビジネスモデルではなく、面識の無い者同士がネット上のアプリを通して車に同乗するという全く新しい「ライドシェア」の形である。

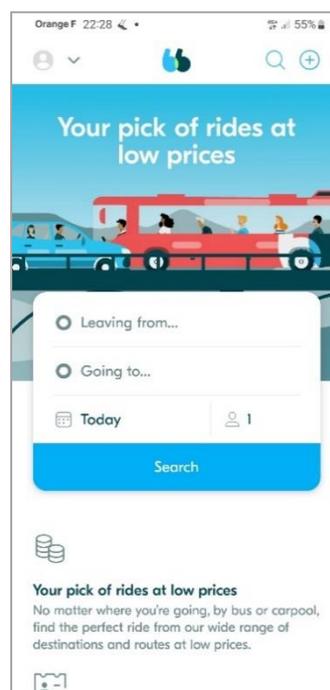


写真 3-20・自治体アプリのライドシェアと民営アプリのブラブラカーのライドシェアの、双方の利用者を対象とした共同駐車場スペース。ライドシェアの乗り場スペースは中心市街地から郊外に出る地点や、高速道路の入り口や出口付近に設置されている。

写真 3-21・ブラブラカー（BlaBlaCar）のアプリフロントページ。

100) 注 97)と同じ。

国や自治体も脱炭素化社会を目的として、ライドシェアを支援している¹⁰¹⁾。運輸の方向性を示す 2019 年 12 月に策定されたモビリティ基本法¹⁰²⁾の L1231-I-I 条では、地方自治体の交通政策部 (AOM) がその領域でライドシェアを組織できると規定したので、リヨンやナントをはじめ多くの広域自治体連合が自らライドシェアを運営している¹⁰³⁾。アプリにドライバーも利用者もあらかじめ登録しておき利用者を同乗させると、自治体が 0ne ライド当たり 2 ユーロをドライバーの銀行口座に振り込む。このように自治体が出来るだけ車の一人利用を減らすために、ライドシェアを推進しているのが興味深い。同じくモビリティ基本法の第 35 条では、メトロポール及び県の道路管轄局が、道路や駐車スペースの一部を少なくとも 2 人を乗せた車両のライドシェア用に確保することを認めた (ただし高速道路は除く) (図 3-11 及び写真 3-22)¹⁰⁴⁾。



図 3-11・エコ車レーン表示の一例。パネルが点灯している時間帯は、1 台に 2 人以上乗っている乗用車、バス、電気自動車のみ走行が可能なレーンとなる。(出典：エコロジー移行省)

写真 3-22・リヨンの環状道路におけるエコ車レーン終了を告げるパネル。

101) エコロジー移行省は 2023 年に「日常生活におけるライドシェア全国プラン」(出典・Gouvernement : Plan national – covoiturage du quotidien, pp1-14, 2022) を発表し、ライドシェアへの参入者にウエルカム・プライムを 100 ユーロ用意するなど、補助金も用意している。

102) 第 1 章 9) と同じ。

103) 出典・ナント・メトロポールが管理するライドシェアアプリ頁・<https://metropole.nantes.fr/deconfinement-se-deplacer/pensez-covoiturage> / 2023 年 6 月閲覧。

104) CEREMA では図 11 のパネルを設置した高速道路 A48 の、ライドシェアレーンにおける利用調査を行っている。(出典・Delcampe, D : Fiche covoiturage du quotidien – Voie réservée sur A48, pp1-2, CEREMA, 2022)

3.5 結論

第3章では、首都圏から地方都市に人口が流出しているフランスの現況を整理し、地方都市の中心街では車を排除した歩行者専用空間の整備が進み、「歩ける中心市街地の賑わいの創出」に成功していることを、空き店舗率や人口動静で明らかにした。道路空間の再配分を行い歩行者の利便性を図った都市空間の再編成を経て、かつての車に占拠された中心市街地を見事に再活性化させてきた経緯を、ゾーン30やゾーン20を設定する公共空間整備の内容と共に示した。

次に道路空間の再配分を伴った都市空間の再編が、なぜフランスで可能であったのかその背景と要因を明らかにした。フランス人が歩行者の安全と環境保全を重視していること、また制度面では道路行政と交通管理の双方の責任者が自治体であることを解釈した。

さらに道路空間の再配分の過程において、自治体が車走行と速度を規制しながらも、自動車と共存するために採用してきた具体的な方法論を示した。また近年において見られる「車は所有するものではなく」、「必要な時に利用するもの」という考えに基づいた、新しい自動車の利用法であるシェアカーやライドシェアについて整理した。

地方都市固有の文化と歴史、自然資産を大切にした中心市街地を地方自治体が運営し、そこに市民が安心して歩ける「歩いて楽しいまち」、「住んで楽しい都市空間」が実現し、地方都市にも賑わいが戻ってきたと考えられる（筆者・本田ら、2022）¹⁰⁵⁾。本章ではそうした中心市街地に整備された歩行者専用空間を実現する、代表的な交通環境づくりの検証を行いその実態を示した。

105) ヴァンソン藤井由実・本田豊・中川大・金山洋一・村尾俊道：地方都市の賑わいをもたらした都市空間再編成の政策－フランスの事例－，土木学会論文集 D3, Vol.77, No.5（土木計画学研究・論文集 39 巻），pp449-467, 2022.

第 4 章 公共交通導入から始まった都市再生

歩行者中心の整備が行われた中心市街地への車に代わり得る移動手段として、地方都市が 1990 年代から導入した公共交通手段についての情報は、筆者・宇都宮（2016）¹⁾に詳しいが、第 4 章では新しい数字とともに公共交通導入と都市政策との関連を整理する。特に地方都市の中心市街地の再編成が公共交通導入から始まった経緯を整理し、移動の目的によって自動車以外の移動手段が存在する、「移動手段を選択できる社会」をどのように実現してきたかを、導入してきた交通手段の具体例と共に示す。また都市公共交通を支える仕組みと財源を、上下分離の具体例を示すことで明らかにするとともに、それらを支える国の法整備と補助金の制度の経緯を整理した。新しい動きとして 2019 年 12 月に策定されたモビリティ基本法において、将来の都市の移動の在り方の方向性がどのように示されているかをまとめ、歩行・自転車移動を含む多様な移動手段の利用をサポートする MaaS のフランスにおける現状を明らかにする。

4.1 移動手段を選択できる社会

フランス全土における 2021 年の旅客移動（人キロ）の 84.1%が車で行われている²⁾が、国が行った 2020 年の所帯調査では、自宅から 80Km 以内の移動（回数）では自動車の利用割合が 62.8%に減少し、その代わりに徒歩、公共交通がそれぞれ増えていることを示している（図 4-1）。農村部を対象からはずし、公共交通整備が充実している 47 都市を対象にすると車の利用率は平均 49%まで下がるという発表もある³⁾。つまり日常の通勤や通学、買い物などの移動では自動車への依存度が低くなり、自動車以外の移動手段が存在する。このようにフランスの都市が、多様な公共交通を整備して、移動の目的によって移動手段を選択できる社会を実現してきた経緯を本項で明らかにする。

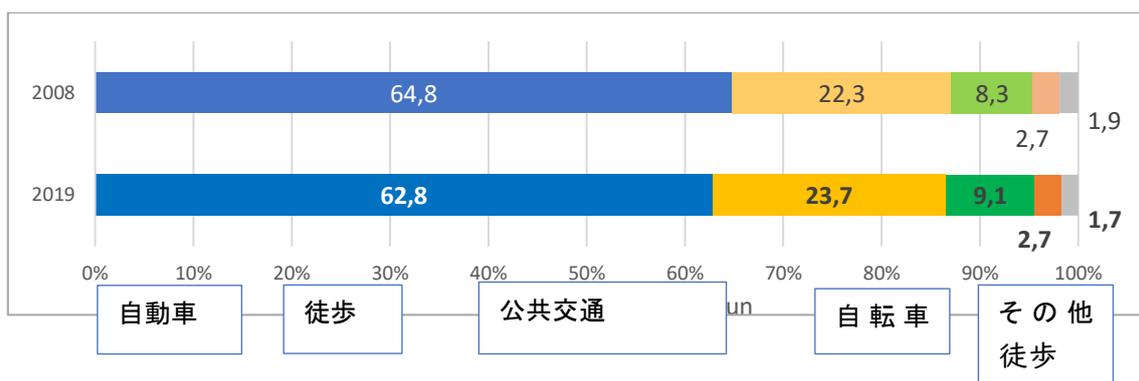


図 4-1 2008 年と 2019 年の移動（移動の回数）モード割合の変遷. 自宅から 80Km 以内の移動モードシェアを示す. 注・6 歳以上の国民の移動が対象. (出典・Données et études statistiques : Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires ⁴⁾)

1) ヴァンソン藤井由実・宇都宮浄人：フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか， pp 49-62，学芸出版社，2016.

2) 出典・Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires : DATALAB, pp34, 2023.

3) 出典・Fédération nationale des Associations d'Usagers des Transports : Les parts modales des différents modes de déplacements urbains et le partage de la voirie, FNAUT infosn°293, 2022.

4) 出典・<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes/> 2023 年 7 月閲覧. フランスでは 2008 年と 2019 年に、国が全国の世帯を対象に移動と交通の調査を実施した.

4.2 モビリティの再編成から始まった新しいまちづくり

4.2.1 まちづくりのツールとしてのLRT (Light Rail Transit)

フランスでも車優先時代が長く続き、ポンピドー大統領が「都市は車に適応させなければいけない」と1973年に語った。計画性の乏しい開発、アドホックでセクター別の全体の整合性がない開発が行われ、地方都市の郊外に行くと、国道沿いにショップが並んでいる景観が今でも見られる。1980年代から、大気汚染、騒音、渋滞、交通事故などの車の外部的マイナス要因による社会への弊害が大きくなり、都市と車の優位順列を転換させる試みが行われてきた。具体的には、1960年代に廃止した路面電車を近代的なLRTとして1980年代後半から導入を始め、優先信号設置、高い運行頻度、速達性、定時性など利便性に優れたサービスを供給して利用者を増やし、同時に車の都心への流入を制御した。一方で、大型駐車場やパークアンドライドの設置など車利用との共存も図り、バスや自転車利用の推進に必要な整備も進めた。同時に芝生軌道敷設や沿線の緑化など都市と交通手段との一体した景観形成を通じて、歩行者を大切にす街路整備を施し、安全で快適な公共空間に住民が集い都市の資質を高める試みを行ってきた経由を以下に整理する。

2023年5月において31都市で走行しているLRTは単なる路面電車ではなく、他の交通機関との乗り換えが便利など交通利用の整合性を有し、バリアフリー対応の低床車両の採用などさまざまな特性を備えた都市交通である。改札が無い信用乗車を特徴とし、停留所或いは車内にチケット canceller を整備して、LRTの中でドライバーがチケット管理や改札を行わない乗車方法を採用している。またペリー・塚本⁵⁾に見るように、市民に直接アピールできるLRTの車両や電停のデザインの影響は大きい。都市の景観との一体性に配慮し、LRTそのもののデザインと都市のイメージを統一している。例えば、シャンパンの生産地ランス(Reims)ではシャンパングラスをモチーフにしたデザインのトラム(写真4-1)を、かつて絹織物で栄えた地域であるリヨンでは蚕の顔をデザインしたトラムを導入するなど、都市ごとにブランド化が図られ、公共交通が市民に親しまれるような工夫が施されている⁶⁾。

5) ペリー史子・塚本直幸：都市景観構成要素としてのLRT停留所デザインの特徴に関する時系列的考察—欧州33都市での現地実態調査に基づいて、pp285-292, 日本都市計画学会 都市計画論文集, No. 52, No. 3, 2017.

6) 出典・Laisney, F : Atlas du Tramway dans les villes françaises, pp165-185, 及び pp326-335, Edition Recherches, 2011.



写真 4-1・ランスの LRT 車両のフェイスライン。架線レスの景観が街に解放感をもたらしている

フランスでは、道路上の車の交通量の削減を伴う専用軌道を持つ LRT の導入を上手く利用して、積極的に都市景観の再整備の実現を同時に進めてきたことを、イルドフランス都市計画整備研究院（2014）⁷⁾ は論じており、芝生軌道の敷設や電停でのアート作品設置など、沿線の景観づくりにも熱心に取り組み、この都市空間再編成を伴った LRT 導入ゆえに、他国と異なり専門家の中で、フランスの LRT が「フレンチトラム」と呼ばれる理由であるとしている（欧州では LRT ではなく、Tramway と呼ばれている）。街の景観を鑑みてたとえばボルドーは地下からの給電システム採用⁸⁾（写真 4-2）、ニースはバッテリーを搭載した車両使用⁹⁾と、それぞれ最新のテクノロジーを駆使して架線形式を避け、LRT が通過する広場や街路景観の美化に努めている。



写真 4-2・ボルドーのブルス（Bourse）駅。LRT 車両と水面の間に位置する電停には、ベンチのみで駅構造は無い。架線レス LRT が素晴らしい都市空間を演出する。

7) 出典・Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile de France : Tramway une école française, pp11-78, 2014.

8) 出典・Laisney, F: Atlas du Tramway dans les villes françaises, pp255-257, Edition Recherches, 2011.

9) 出典・Laisney, F: Atlas du Tramway dans les villes françaises, pp56-65, Edition Recherches, 2011.

フランスを代表する地方都市の LRT は鉄道の中央駅を起点とするか或いは経由しているの
で、ボルドー、ナント、マルセイユ、リヨンなどに見るように公共交通の利用促進のために
駅前広場の歩行者優先化も同時に行われてきた。たとえばストラスブールでは交通結節点と
しての駅機能向上のために、駅前の広域的空間整備も都市交通計画の一環としてとらえてい
る（写真 4-3）（筆者，2019）¹⁰⁾。鉄道駅舎の整備については鳥海（2011）¹¹⁾ に詳しい。こ
のように LRT 導入と共に、都市景観全体の見直しと歩行者優先化を行ってきた。



写真 4-3・駅前広場の歩行者専用空間化の事例としてストラスブール中央駅。ジョン・マリ・デュテ
ィヨール (Duthilleul, JM) が、歴史的建築遺産であるストラスブール駅舎外壁構造を残して、ファサード
全体を 3 万 2000m³ の透明な流線型シェルターで覆い、新しい駅空間を確保した。ミシェル・デヴィ
ーニ (Desvigne, M) の設計により、石畳で無機質な空間だった駅前広場は 4ha の芝生空間となった。駅
舎の地下には市街地に直結する LRT の駅と、地下駐車場を整備した。車での駅へのアクセス道路は、駅
舎正面の芝生広場の先端に確保され、利用客は地下駐車場から中央駅にエレベーターで直接移動でき
る。駅舎を出ると、タクシー、LRT、バスや BRT のみが停車できる道路が二車線がある。2010 年には駅
前広場西側地上にも LRT の電停を新たに整備し、2020 年には欧州議会まで直通の電気エネルギーの
BRT 路線を中央駅から欧州議会まで整備した。

10) ヴァンソン藤井由実：公共交通の連結駅 ストラスブール駅，建築と都市 586 号，pp100-105, 2019.

11) 鳥海基樹：フランスにおける鉄道駅及びその周辺の都市整備に関する研究－政策展開と組織整備，
計画・設計理念，一体的整備の一般化－，pp 2143-2152，日本建築学会 計画系論文集，第 76 巻，第 699
号，2011.

沿線景観との一体性と共にフランスの LRT 導入のもう一つの特徴は、LRT を交通渋滞対策の輸送手段としてのみならず、福祉や環境への配慮とも結び付けてきたことである。LRT は超低床車両である上、車両のフロアーと電停が同じ高さで整備されているので、ベビーカーや車椅子利用者も自由に一人で乗降できるユニバーサルデザインであることは、実際に利用すると良く分かる（写真 4-4）。高齢化社会への準備であるとともに、子育て世代も利用しやすい交通手段だといえる。フランスでは 2005 年に「身体障害者の権利、機会の平等、参加、市民権に関する法律」¹²⁾が制定され、それ以降に整備された交通機関ではバリアフリー化が徹底されている。一般的な障害者専用の駐車スペース確保については、西舘ら（2008）¹³⁾が EU における状況を報告している。



写真 4-4 ・フランスの LRT 車両は完全低床車両で、車椅子利用者も介添え無しに搭乗できる。（アンジェの LRT）

12) Loi n°2005-105 du 11 février 2005 pour l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

13) 西舘有沙・水野智美・徳田克己：EU 共通の駐車許可証を導入している国における障害者用駐車スペースの設置及び運用の状況，富山大学人間発達科学部紀要，第 2 巻第 2 号，pp57-64，2008。

4.2.2 フランスのBRT (Bus Rapid Transit) の特性と定義

2003年にナント・メトロポール(第1章注8)を参照)がLRTと併用する形でBRTを導入したのに続き、リヨン、ストラスブール、ルアーブル(Le Havre)などの広域自治体連合でBRTが整備された¹⁴⁾。2010年代になるとメッスのように人口10万前後の都市圏で、車に代わる中心市街地での移動手段としてBRTの導入が中心となり、2023年5月時点で約41都市で走行している¹⁵⁾。これらのLRTが走行しない小都市では、BRTを基幹公共交通網とし、既存の路線バスサービスと交通網を形成している。BRTはフランス語では専用レーンを走るハイレベルサービスバス¹⁶⁾ BHNSと呼ばれ(写真4-5)、LRTと同じ特徴を持つが線路を必要としない。BRTは専用軌道敷設工事を必要とせず道路上を走るのので、「中心市街地の道路が狭い」、「道路空間をどうしてもクルマと共有しなければならない」といった条件に比較的柔軟に対応できるとキュローら(2017)¹⁷⁾は論じている¹⁸⁾。



写真 4-5・ビアリッツ
(人口2万5千人のビアリッツ(Biarritz)市を中心に、人口約13万人の広域自治体連合を構成)のBRTとその停留所

14) 出典・Woessner, R : Du tramway au bus en site propre, récit géographique d'une passion urbaine française, dossier « La France : des territoires en mutations », pp15-20, Ecole normal supérieure de Lyon, 2019.

15) BHNS 走行都市を約41としたのは、たとえば専用レーンは走行しないがそれ以外のBHNSの条件を満たすバスサービスをどのように位置づけるかにより、カウントが異なってくるため。

16) Bus à haut niveau de service

17) 出典・Cureau, M. Trubert, E : Retour d'expérience des choix entre tramway & BHNS dans les agglomérations françaises, pp2-6, Groupement pour l'Etude des Transports Urbains Modernes 2017/2 N°131, 2017.

18) 出典・ヴァンソン藤井由実: フランスは、どのように導入都市交通手段を選択してきたか? —専用軌道都市交通 LRT, BRT の整備及び運用コストと路線バスのバージョンアップ—, 運輸と経済, pp86-92, 第81巻第11号, 2021.

国の研究機関である防災・環境・モビリティ・都市整備専門研究所（CEREMA）¹⁹⁾は、BRTの輸送能力を1時間（3分に1台運行として）で3000人が最大と試算する（1m²あたり4人乗車・フランス道路法に従いバスの最大長は24.5 m）²⁰⁾。LRTと同様バリアフリー化が徹底され、車両入り口付近のボタンを押すと約350 kgの重さに耐えられるスロープが出て、介添えなしに車椅子利用者が簡単に乗降できる（写真 4-6）。同様にバス停留所にも車椅子が回転できる十分なスペースが設けられており、完全バリアフリーのデザインで設計されている（図 4-2）。CEREMAはただ接続バスを走行させるのではなく、道程の少なくとも70%が専用レーンを走るバスをBRTと定義し、車内での運賃収受を必要としない信用乗車システムと共に、渋滞に巻き込まれない専用レーンがBRTの定時性・速達性の確保に欠かせないと論じている²⁰⁾。



写真 4-6・BRT 低床車両の広々としたバリアフリースペースと乗降用スロープ(ストラスブール市)

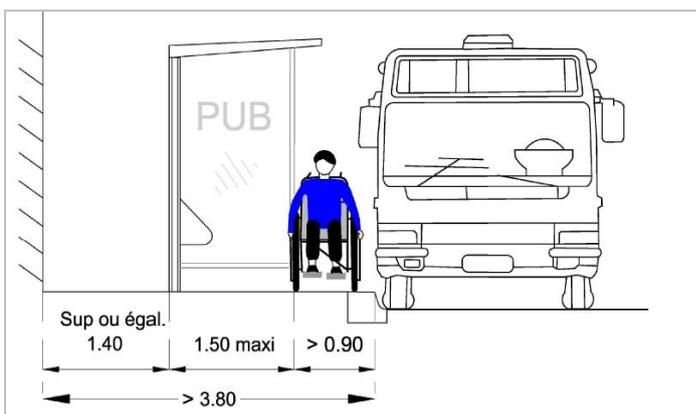


図 4-2・バリアフリー設計のバス停留所（出典・ヴァンソン藤井由実:フランスの地方都市にはなぜシッター通りがないのか, pp89, 学芸出版社, 2011.元出典・ストラスブール都市圏共同体）

19) CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

20) 出典・CERTU : Bus à Haut Niveau de Service, pp14-18, Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du développement durable et de la Mer, 2009.

4.2.3 路線バスのバージョンアップ

すでに LRT や BRT を走行させている自治体における，路線バスのバージョンアップもみられる。たとえばナント・メトロポールでは，既存の路線バスの利便性を高め BRT と共に全区域を網羅する交通ネットワークを構築し²¹⁾，路線沿線の利用人口により LRT・BRT・路線バスの融合利用を進めている。バージョンアップしたバス路線をクロノバス（写真 4-7）と名付け 2013 年に 4 路線で発足したが 2022 年では 8 路線あり，総全長 89Km を走り 255 の駅がある。ナント・メトロポールの交通局は，バスサービスのバージョンアップは快適なバス停や専用レーン確保などのインフラ整備，車両のバリアフリー化，運行サービスの充実化（運行時間帯の延長，頻度の増加，定時性・速達性の確保），運行情報の提供などと集約している²²⁾。かつては夜の 8 時以降はバス運行が止まっていたが，クロノバスでは運行時間帯を午前 5 時台から 24 時台まで延長し，運行頻度も日中は 5 分に 1 台とした。バスの運行定時性確保のために一般車が停留所で止まっているバスを追い越せないように，停留所付近の道路に分離帯を設けてバスの離発着の優先性を図っている。また遠くからでも見つけやすいバス停を整備し，ICT²³⁾ を駆使した運行状況の情報提供システムを導入して，バスの到着時刻を表示している。バス乗車中はリアルタイムでのバスの走行位置を確認できる丁寧な乗り換え案内パネルを，車内に搭載している。ヨーロッパ中からの観光客の複数言語に対応するために，絵文字標識（ピクトグラム）（写真 4-8）も統一化されつつある。



写真 4-7・ナントの接続車両の路線バス「クロノバス」は接続バスでその輸送能力も高い。車体には「運行サービスは 5 時から 24 時まで」や「運行頻度が高くなりました」などのメッセージが，大きく登載されていた。BRT との外観上の違いは，タイヤホイールが無いこと。運行面では必ずしも専用レーンを持たず，サービス面では信用乗車を採用していないこと等が，BRT との相違として挙げられる。



写真 4-8・ピクトグラムの一例。フランスの主要鉄道駅の公共交通案内のピクトグラムは全国で統一されており、非常に分かりやすい。バスとトラムに運転手が書かれている。Cars は長距離バスを指す。

路線バスのサービスを向上させるこのような措置はナントメトロポールに限らず、BRT を導入せず、既存のバス路線の利便性を高めることでサービス改善を試みている地方都市でも見ることができる。例えば、人口5万7千人（広域自治体連合で9万9千人）と小規模の自治体ロリアン（Lorient）市でも、魅力的に開発された路線バス車両や、雨風からしのぐことが出来てデザイン性にも優れた停留所や充実したバス専用レーンの姿がみられる（写真4-9）。利用者目線に立ち分かりやすい路線説明図の作成や、乗ってみたいくなるデザインのバリアフリー車両の投入を試みている。このようにフランスの地方都市では、利用者に最も身近な公共交通であるバスサービスの充実化に努めている。工夫を重ねている地方都市の交通政策部を数多くヒヤリングした結果、そこに共通して見られるのは、「出来ることから手掛けてゆく」という、堅実な計画を模索する姿勢である²⁴⁾。

21) 出典・Garrigue, D : Busway and Chronobus in Nantes Métropole, pp10-16, Mobility department of Nantes Métropole, 2015.

22) 出典・Nantes Métropole : Chronobus, pp1-9, Communauté urbaine de Nantes, 2013.

23) Information Communication Technology

24) 1998年から2018年にかけて、筆者が実施したヒヤリングに基づく。対象都市はナント、アンジェ、オルレアン、ルーアン、パリ、ナンシー、ストラスブール、ミュールーズ、メッス、リヨン、サンテティエンヌ、カンヌ、ニース、ピアリッツの広域自治体連合の交通局で、同じ都市における複数回のインタビューを含む。主な調査項目として、都市交通政策、特にLRT、BRT、路線バス政策及び歩行者対策、自転車利用などを含むモビリティ政策一般とPLUi（都市計画マスタープラン）策定について。



写真 4-9 ・人口 5 万 8 千人のロリアン市における、悪天候をしのぎかつお洒落なバス停と、中心市街地の路線バス及び BRT 用専用レーン

4. 2. 4 自転車利用の促進

多様性に富んだ公共交通の導入と共に、自転車専用道路の整備も進めてきたことが、フランスの自治体が政策主体となり実行する交通施策の特徴である²⁵⁾。歩行憲章と同じく自治体が策定する自転車憲章²⁶⁾には、自転車利用の安全な道路環境づくりのために、自転車専用道路整備要綱や安全に関する広報の規制等が網羅されている。自動車速度を 30km/h に制限したゾーン 30 では自転車は車道を走行、ゾーン 20 では自転車速度制限は時速 12 km/h に規制されている。また信号待ち地点では、右側通行で右折する時に自動車が自転車を巻き込まない為に自動車の停止位置の前に自転車の信号待ちスペースを整備することが、道路交通法で認められており²⁷⁾、ストラスブールを初め地方都市でも見られるようになってきた²⁸⁾。交差点での自転車専用の信号設置や道路横断の専用スペース整備も各地で進んでいる(写真 4-10)。フランスに居住している筆者は、LRT やバス停留所に自転車専用駐輪アーチを設置するなど、自転車から LRT ・バスなどの交通機関間の乗り換えの利便性も確保されていることを確認している。

25) 出典・CERTU : L'usage du vélo en milieu urbain, pp1-15, 2013.

26) Angers Loire Métropole : Plan Vélo 2019-2027, pp 1-60, Angers Loire Métropole, 2019.

27) 出典・Article R415-15 du Code de la route ・道路交通法・
(<https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGIARTI000039278141/2019-10-26> / 2023 年 6 月閲覧)

28) 出典・Préfet du Doubs : Route et signalisation routière, Fiche 28, 2021. 信号待ち受けの自転車専用スペースについての資料 ・ (<http://www.msr25.doubs.developpement-durable.gouv.fr/fiche-28-le-sas-a-velo-a744.html> / 2023 年 6 月閲覧)



写真 4-10・自転車専用の道路横断スペースの整備（ストラスブール市）

フランスでは自転車競技ツール・ド・フランスに代表されるように、自転車にはスポーツとしてのイメージが強く、実際に自動車が普及した 1960 年代からは実用的な自転車利用は減少した²⁹⁾。現在では自転車利用には、健康促進と共に大気汚染緩和への期待がある³⁰⁾。自転車で都市を回遊できることが観光客を魅了する要素にもなっているために、多くの地方都市が競うように自転車専用道路の整備を行い、モビリティ研究所 6-t（都市計画、交通、モビリティの分析を専門とするリサーチ会社）によると、2018 年で 34 都市で自治体管轄のシェアサイクルを導入している³¹⁾。シェアサイクルの利用を促進するために、自治体は登録料や使用料を低めに設定している。都市によっては年間 15~30 ユーロの登録料が必要で、毎回の利用の最初の 30 分間は 1~2 ユーロが標準設定価格であり³²⁾、地方都市であれば 30 分間でほぼ市内全域の自転車での移動が可能である。

29) 出典・Gaboriau, P : Les trois âges du vélo en France, pp17-34, Vingtième Siècle, revue d'histoire, n°29, 1991.

30) 出典・Papon, P : Le retour du vélo comme mode de déplacement, pp16-18 and pp39-41, Université Paris - Est, 2012.

31) 出典・6-t Bureau de recherche : Etude sur les impacts des services de vélos en free-floating sur les mobilités actives, pp13, Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, 2018。WIKIPEDIA では 2023 年には 60 近い自治体が、シェアサイクルを管理していると述べている。

32) 出典・Lasserre, JB: Le guide des vélos en libre-service en France, Citycle, 2019.

(<https://www.citycle.com/15416-comment-utiliser-les-velos-en-libre-service> / 2023 年 6 月閲覧)

近年では民間企業が運営する乗り捨て可能な自転車利用³³⁾(写真4-11)や、観光地のシェアレンタルサイクルも進んでいる。エコロジー移行省の発表では2020年末にはフランス全土で自転車専用道路が1万8,848 kmに達し、2019年に比べて1,241 km増加することになるが、2020年の国立経済統計研究所の発表では、しかし通勤行程における日常的な自転車利用者の割合は、全体の3%でしかなかった³⁴⁾。政府は2018年に続き³⁵⁾、2022~2027年サイクリング国家プランNo2³⁶⁾を2022年に発表し、自転車利用全体のモーダルシェアを9%にまで増すことが目標であり、そのために自転車利用安全対策など具体的な施策実行に対する補助金を約束している³⁷⁾。

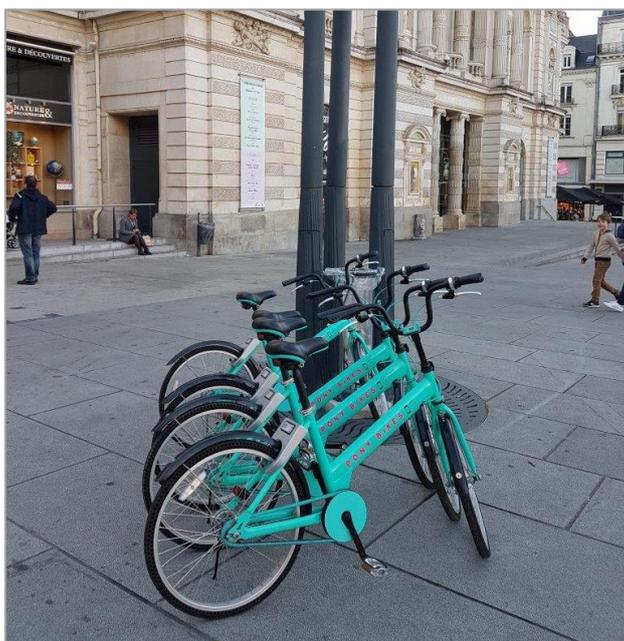


写真4-11・乗り捨て可能（フリーフローティング）タイプのシェアサイクル（アンジェ市にて）

33) 出典・6-t Bureau de recherche : Livre blanc de la Mobilité en Free-Floating, pour une régulation efficace et pertinente des services, pp6-7, Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, 2019.

34) 出典・Ministère de la transition écologique : Bilan annuel des transports en 2020, pp177-178, 2021. INSEEが2020年1月から2月にかけて行った調査（対象は人口10万人以上の都市に住む15歳から24歳の定職がある者）をベースとする推計の数字。

35) Le Gouvernement : Plan Vélo & Mobilités actives, pp1-3, 2018.

36) 出典・Le Gouvernement : Plan Vélo N°2, dossier de presse, 22165 DICOM Mobilités septembre, pp2-9, 2022.

37) 出典・ヴァンソン藤井由実 :モビリティ基本法で適されたフランスにおける移動の仮題とその対処措置（第1回）, pp120-121, 運輸と経済, 第81巻第7号, 2021.

4.3 フランスの都市公共交通を支える仕組みと財源

4.2で整理したLRT、BRTなどの都市内公共交通やシェアサイクルは営利事業ではなく、公共サービスとして地方自治体が一元的に、徒歩用専用道路整備なども合わせてモビリティ全般の一環として管轄しているのがフランスの特徴である。その仕組みと財源を整理する。

4.3.1 都市公共交通の運営

4.3.1.1 上下分離の法的根拠

1985年にフランスで初めてLRTを導入したナントでは、1979年に設立された官民合資会社（以下、SEM³⁸⁾）のSemitan³⁹⁾がLRTやバスを運行してきた。1994年に世界で初めて完全超低床車両を導入した広域自治体連合ストラスブールでは、ストラスブール交通会社（以下、CTS⁴⁰⁾）が、30年間のコンセッション⁴¹⁾契約を自治体と締結して、公共交通の整備や運行を行ってきた。尚、本研究における自治体とは、公共交通政策主体である広域自治体連合を指す。

多くの地方自治体がLRTやBRTを導入した2000年代には、競争入札で事業権を獲得した運行業者が、定められた期間の公共交通運営を担うようになった。自治体が自らの財源でインフラを整備・保有し、運行事業者（以下、オペレーター）にメンテナンスと運行を委託する形で、日本の公設型上下分離方式に近い。しかし、自治体が常に公共交通の政策主体であるフランスでは上下分離という表現を使わず、公共サービスの委託（以下、DSP⁴²⁾）と表現する。

38) SEM : Société d'économie mixte. 第三セクターで、地方自治体が過半数以上、最高85%まで株式を所有できる官民合資の民間会社を指す。取締役会には必ず自治体を代表する1名を含み、投票権の半分は自治体が持つ。職員は自治体からの出向者と民間で構成。企業会計が適用されるが、地方会計検査院(Cours régionale des comptes)の検査を受ける。

39) Société d'Economie Mixte des Transports de l'Agglomération Nantaise.

40) CTS : Compagnie des Transports Strasbourgeois. 1877年に設立された同社は、バスや旧型の路面電車(1960年代に廃止された)を運行していた。1912年にストラスブール市がその株式の51%を取得し2019年まではSEMであった。2019年に、地方自治体が公共サービスを運営するために利用できる法人の地方公営企業(SPL : société publique locale)に移行した。CTSは2020年に自治体との30年間のコンセッション契約期間が切れたが、2021年1月から引き続きSPLとして、年間1億2,000万のパーソントリップがある広域自治体連合ストラスブールの公共交通の運行オペレーターとなる。

41) Concession de construction et d'exploitation. 自治体の管轄エリアで特定の事業を行う権利を特定の条件に基づいて企業に与える契約のこと。交通分野の場合、自治体の政策に従って、公共交通インフラの整備から運行までを請け負うコンセッション契約を指す。

42) DSP : Délégation de service public.

日本では、路面電車整備での上下分離方式は、2007年の「地域公共交通活性化再生法」の施行により導入が認められた。2009年に整備された富山市内の路面電車の環状線は、富山市が整備後もインフラ施設の保有主体となる上下分離方式となったが、同じ時期にLRT導入を企画していた堺市にはこの法律は活かされなかった⁴³⁾。

フランスでは交通法典⁴⁴⁾ L1221-3により、自治体のモビリティ局（日本の交通政策部にあたる）⁴⁵⁾（以下、AOM）は公共交通運行において、AOM自らの直接運営（以下、インハウス経営）か、第三機関への運行委託のどちらかを選択できる。第三機関に運行を委託する場合は、1993年のサパン法⁴⁶⁾に基づいて、「公共事業委託には透明な公開入札制度が望ましく、自治体は委託先と、協定書（フランス語の原語はConventionなので、本研究では契約ではなく協定書という）を交わす必要がある」とした。自治体業務の民間委託の歴史が長いフランスでは、2000年代の都市交通運行業務の主な受託企業の一つが、長年公共団体から下水道業務を受託してきたヴェオリア⁴⁷⁾であったことは興味深い。またEUでは、「公共サービス義務に関する欧州規則1370/2007ROSP」⁴⁸⁾が、公共事業の委託に関する協定における透明かつ非差別的な手続きを規定しており、運行委託期間の上限は、バスは10年、地下鉄とLRTは15年（投資を伴う場合は50%延長可能）としている。

43) 同法律制定時に国土交通大臣であった北側一雄氏から、2014年にヒヤリングした内容。

44) 出典・Code des transports. 南総一郎:フランス交通法典(訳),京都大学大学院経済学研究科博士論文, pp131, 2013.

45) AOM : Autorité organisatrice de mobilité

46) 汚職防止と経済の透明性及び行政手続きに関する法律 (Loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques) . なお、サパンはこの法律をまとめた国会議員の名前で、2017年まで経済及び財政大臣であった。2016年に、通称「公共職法・サパン2法」 (Loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique) としてまとめられた。

47) ヴェオリア（正式名 Véolia Transport）は、Véolia Environnement の交通部門であったが、2011年にTransdevと合併した。現在はTransdev（従業員数85,000人）として、世界17か国で交通運行事業を展開している。

48) Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements. 欧州規則 (Règlement - Regulation) は、加盟国で一般に法律としての効力を持つ。

4.3.1.2 運行ガバナンスの形態

フランスの上下分離形態における都市交通運行契約については、板谷（2016）⁴⁹⁾⁵⁰⁾や青木（2008）⁵¹⁾があるが、本項では最近の数値を元に現在の状況を整理したい。2019年の「公共交通と鉄道ユニオン」（以下、UTP という）の調査では、87%の自治体が DSP を通して運行委託を行っている⁵²⁾。「自治体モビリティ管轄局連合」⁵³⁾の調査では、DSP 方式の他には、インハウス経営（公営或いは公社）や、公共調達の形がある。インハウス経営では、たとえばマルセイユでメトロポリタン交通公団⁵⁴⁾が都市公共交通を運行している。公共調達の場合は、供給されたサービスに対して自治体はその対価を直接支払う。公共調達と DSP との根本的な違いはその支払い方法にあり、公共調達契約ではオペレーターへの支払いは全額かつ即時に自治体から行われるが、DSP の場合オペレーターの報酬は運行サービスや事業結果と何らかの形で連動する。

自治体が運行オペレーターに協定書で定められた協定金を出す DSP 方式は、日本における採算が見込めない鉄道やバス運営に対して、市町村など地域が支援するという制度にも近いと考える。日本の場合、現在すでに民間企業が保有しているインフラや施設の整備を、どのように公と民で分担するかなどの課題は残る。しかしながら、自治体と民間企業との関係性の在り方を考える上で参考になることを期して、フランスの DSP についてその仕組みを明らかにする。

49) 板谷和也：フランスの都市交通政策における契約に関する論点整理，pp307-321，流通大学創立 50 周年記念論文集，2016。

50) 板谷和也：フランスの都市交通政策にみる主体間連携の制度的支援，pp39-50，都市とガバナンス Vol30，2018。

51) 青木亮・湧口清：フランスにおける都市内公共交通の運営システムに関する考察，pp109-118，「交通学研究」科学技術情報発信・流通総合システム(J-Stage)，2008 年 51 巻，2008。

52) 出典・UTP (Union des Transports Publics et ferroviaires) : La concurrence dans les transports urbain en 2019 et sur quatorze ans, pp1, UTP/LAE/VB/ML_08 /06 /2020, 2020 .

53) GART : Groupement des autorités responsables de transport. 全国の AOM が加盟する連合団体。

54) RTM : Régie des transports métropolitains. 前身は 1950 年に設立されたマルセイユ交通公団。マルセイユでは 1970 年代後半まで旧型の路面電車が運行されていた。2005 年に LRT 運行契約を DPS へ移行するため競争入札が行われたが、それに反対する RTM の強硬なストがあり、2008 年から RTM が公共交通を運行している。フランスでは 2023 年現在、メトロポールではニースやモンペリエがインハウス経営である。

4.3.1.3 協定書の契約形態

宇都宮（2020）⁵⁵⁾ は生産リスクをオペレーターが負い収入リスクを行政側が負う仕組みを「総費用契約」、二つのリスクをともにオペレーターが負う仕組みを「純費用契約」としている。フランスの DSP では国の研究機関 CEREMA⁵⁶⁾ によれば、運用リスク（整備費用等）と商業リスク（運賃収入等）を、政策主体である自治体とオペレーターとの間でどのように折半するかという観点から協定をとらえている。2013 年には、運用リスクと商業リスクの双方をオペレーターが負う定額拠出金⁵⁷⁾協定（図 4-3）が、全体の契約の 77% を占めていた。この場合自治体からの拠出金額は一定だが、オペレーターの収入額は旅客数により左右されるので、運営において経営改善のインセンティブが働くとされている。ただし、運賃はあくまで自治体が決定する。このほかには割合は少ないが固定料金契約を採用している自治体では、運賃収入は自治体が管理するが、施設整備などの運用リスクはオペレーターが負う。この場合は、運賃収入の増減はオペレーターの利益に反映しない。

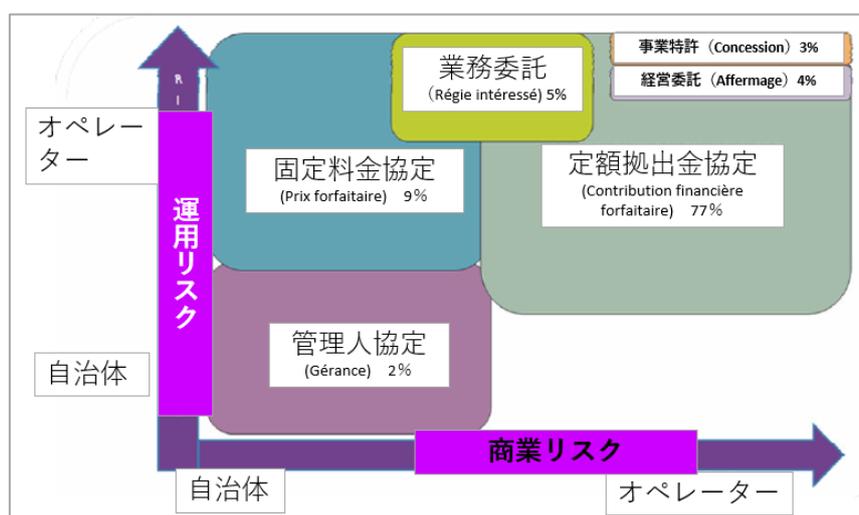


図 4-3・自治体とオペレーター間の契約形態の多様性。定額拠出金協定は DSP，管理人協定は公共調達を通してそれぞれ発注される。しかし固定料金協定は契約の内容によっては、そのどちらにも属することが可能である。（出典・CERMA の図⁵⁸⁾ に日本語を加筆。表記の割合数は GART・2015 年発表⁵⁹⁾ を参考にしている。）

55) 出典・宇都宮 浄人：地域公共交通の総合的政策， pp67， 東洋経済新報社， 2020。

56) 出典・Collection/Connaissances : Qualité de service dans les transports collectifs urbains, pp48, CEREMA (当時は CERTU), 2015。

57) Contribution financière forfaitaire. 補助金と言う表現は使わず，Contribution（貢献）という。本論文では拠出金と訳す。

58) 注 56) と同じ

59) 出典・Dujardin, F. Sabatier, C : L'année 2013 des transports urbain, 図 1 Type de contrats en 2013 pp8, GART, 2015。

オペレーターに公が補助金（フランスの場合、拠出金）を付与すると、経営のモラルハザードが懸念されるかもしれない。この懸念に対して、フランスではオペレーター選定のための競争入札制度の導入（7～8年ごとに実施）と、自治体とオペレーターに透明性の高い協定書の締結を義務付けることで対応している。経常支出に占める割合が高い人件費は、雇用条件などと合わせて、都市公共旅客交通業界の全国労働協約⁶⁰⁾により最低基準などが定められており、オペレーターに裁量の余地は少ない。さらに競争入札の結果オペレーターが交代しても、運転手など従業員の8割を占める現場職員はそのまま新しいオペレーターに引き継がれる仕組みになっている。一般にLRTなどの公共交通インフラは、あくまでも公的資産とみなされており、費用負担の重い線路、駅施設などを自治体の固定資産として、オペレーターから分離している。車両に関しても、2013年では公共交通サービスがある自治体の78%が車両を保有しており、人口規模が大きくなるほど車両保有率が高い傾向が見られた⁶¹⁾（図4-4）。逆に人口規模の少ないバスサービスのみを提供する自治体では、運行オペレーターがバスを保有している場合が多いことが見られる。このほかの契約の形態として、2004年から認可されたPPP（Public-Private Partnership）がある。たとえばランス（写真1）では民間企業と自治体から成る第三セクター会社に、インフラ開発整備、建設、管理、運行を35年間移譲するコンセッションコンソーシアム（事業特許）方式を採用したが、コンセッション方式の契約は2013年では全体のわずか3%であった。

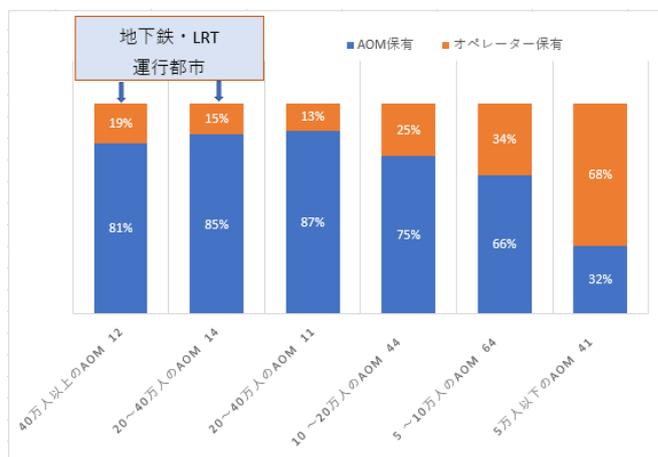


図 4-4 ・AOM の人口規模別・保有交通モード別に見た車両保有主体 2013 年（出典：GART⁶²⁾）

60) Convention collective nationale des réseaux de transports publics urbains de voyageurs du 11 avril 1986. Etendue par arrêté du 25 janvier 1993 JORF 30 janvier 1993. フランスでは、業種ごとに業界全体の被雇用者を対象とした労使協約が締結されており、事業者を問わずほぼ共通の労働契約が適用される。フランスで転職が比較的簡単になされる背景には、業種を変えなければ労働条件はあまり変わらないことが挙げられる。

61) 出典・Dujardin, F. Sabatier, C : L'année 2013 des transports urbain, 図 3 Propriété du matériel roulant par taille de réseaux en 2013 pp8, GART, 2015.

62) 注 61) と同じ

4.3.1.4 運行业務を自治体から委託されるオペレーター

2005年から2019年の間に255件の競争入札があり、そのうちの29%にあたる75件の入札で自治体が委託先のオペレーターを変更しており（図4-5）、サパン法（4.3.1.1）による競争原理が導入されていることが分かる。2019年には競争入札を行った自治体のうち、43%が新しいオペレーターと協定を締結した。またオペレーターの変更だけでなく、同じ2005年から2019年の間に、17自治体がDSPからインハウス経営（直接管理）へ、2自治体がインハウス経営からDSPへと、運営ガバナンス形態そのものを変更した⁶³⁾。このようにそれぞれの自治体が、最適な形で運行形態の模索を続けている。

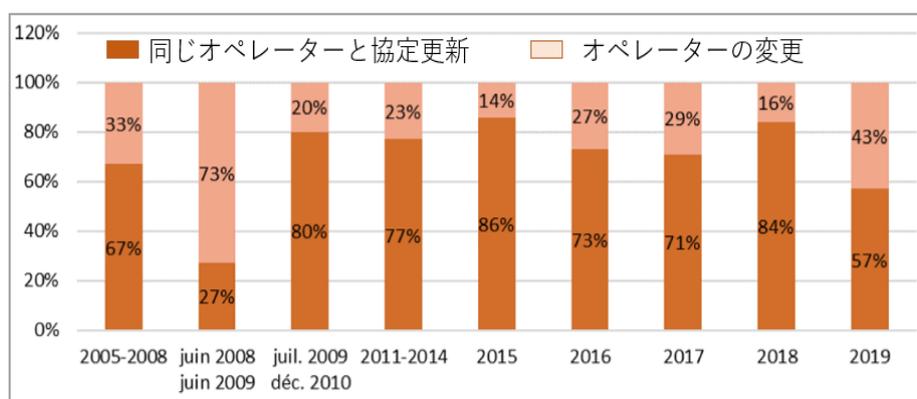


図4-5・入札件数に対する公共交通運行委託先オペレーターの変更率（出典：UTP：La concurrence dans les transports urbain en 2019 et sur quatorze ans, pp1, 2020）

2000年代から運行オペレーターの業界編成が進み、現在フランス国内ではSNCF（フランス国有鉄道会社）が70%の株式を所有するケオリス（Kéolis）と、ヴェオリアと合併したトランスデヴ（Transdev）が圧倒的な市場占有率を示す。これらの企業は蓄積したノウハウを活かし、スケールメリットにより効率的な運営を目指し、積極的に海外戦略を展開している⁶⁴⁾。2019年度、イギリス・ニューカッスルではケオリスが、オーストラリア・シドニー付近のパラマッタ（Parramatta）ではトランスデヴが、それぞれ公共交通の運行委託契約を獲得しており、両社は各国で激しい市場獲得競争を繰り広げている。これら運輸オペレーターの世界的な動きについては、柴山（2011）⁶⁵⁾に詳しい。

63) 出典・UTP：La concurrence dans les transports urbain en 2019 et sur quatorze ans, pp1, UTP/LAE/VB/ML_08 /06 /2020, 2020.

64) 世界中の都市交通運営を請け負う運輸オペレーターは、MOLTS (Multinational Operators for Local Transport Services)と呼ばれ、現在世界で1兆5,000億ユーロのマーケットがあるとされている。

65) Shibayama, T. Ieda, H: MOLTS - Multinational Operators for Local Transport Services, Asian Transport Studies, pp234-249, Volume1, Issue3, 2011.

人件費や運賃などの決定に対する裁量権が少ないにもかかわらず、運行委託を受ける企業が発展したのは、マーケットとしての確実性が高く受託期間中は安定した収入が得られるからだと解釈できる。2020年度の歳入はケオリスが64億ユーロ（約8,320億円）、トランスデヴが68億ユーロ（8,840億円）と、それぞれ2019年度に比較して7%と9%の減少に留まっている⁶⁶⁾。公共交通運行の政策主体である自治体から運賃収入減損分の補填支援があったので、コロナ禍下における利用者減にもかかわらず、深刻な経営困難には陥らなかった。それは本章（4.3.3）で示すように、政府から自治体に公共交通支援を目的とした補助金が交付されており、各自治体の議会は運行オペレーターへの財政援助に合意したからである（ただし、ダイヤ削減に伴う燃料や運行コストの減少分は考慮されている）。フランスでは「公共交通は人々の生活の要であり、公益サービスの一つである」というコンセンサスが共有されており⁶⁷⁾、自治体とオペレーターとの間でコロナの影響に伴い協定を見直すための対話と交渉があったこと、つまり信頼関係がお互いの間に確立されていたことが分かる。

4.3.1.5 オペレーターとの協定書の内容

人口規模によって、自治体が委託する運行サービスの内容は大きく異なる。しかし、フランスでは地方都市間の協力や対話が進んでおり⁶⁸⁾、協定提携についても自治体間の情報交流が盛んであり協定内容にも共通点が見られる。本研究では具体的事例の一つとして、アンジェ都市圏共同体が2019年にRATP Dev社⁶⁹⁾と締結した協定書⁷⁰⁾の目次を整理する。

①協定の目的及び期間・協定の理念、業務委託における自治体の最優先事項（例・障害者交通の改善、エコバスへの移行等）。「自治体がユーザー（市民）の収入に応じた運賃体系（障害者、大家族向けの割引等を含む）を決定する」と明記している。委託業務に関する基本方針と委託業務の内容（公共交通利用促進の為にマーケティング活動・広告収入⁷¹⁾等のリポーティング、顧客満足調査施行等の義務付け）、貸借対照表や損益計算書の確認事項。

66) 出典：La Gazette 誌，2021年3月10日。

67) 都市内交通整備及び運営資金が公金で支えられている。4.3.3.及び4.5を参照。

68) アンジェ都市圏共同体（Angers Loire Métropole）の交通・移動部長（Directrice Transports Déplacements）のヴィルジニ・カバレ氏（Caballé, V）へのインタビューより（2021年9月）。

69) パリ交通公団（RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens）の100%子会社。2019年の歳入は13億ユーロ。ロンドンの観光バスの運行オペレーターでもある。

70) Communauté urbaine Angers Loire Métropole : Convention Transports urbains, pp1-78, 2019. アンジェ都市圏共同体議会で議決された協定書。

71) フランスの多くの地方都市では、バスやLRTの車体広告が収入となっている。

②自治体側の権利と責務・AOM が決定する運行条件（路線計画や停留所配置，サービス頻度，使用車両）． 出資条件（オペレーターへの協定金支払い）と新車両購入などの将来の投資計画．「定額の拠出金と年間設備拠出金として投資助成金をオペレーターに支払う」旨が明記．

③オペレーター側の権利と責務・サービス水準（運行時間，頻度など）の利用者への告知義務（WEB 上の情報やアプリの管理も含む），オープンデータの AOM への提出義務⁷²⁾，ペナルティ条項（ストなどにより運行が中断された場合の財務上の影響），安全管理，品質保証アプローチ，インフラ（車両・停留所・P&R・倉庫等）の日常的管理維持義務⁷³⁾，保険加入義務（事故・損害），自治体・オペレーターそれぞれが保有する知的財産権の明確化．

④協定における財務の仕組み・運行事業の将来 6 年間の費用と収入の見積もりとその調整方法，拠出金の算出法と調整方法(スライド方式の慣行)，支払時期・方法，オペレーター側で収益が生じた場合の配分方法⁷⁴⁾，決算期末の相互負担金の最終精算方法などの詳細．

⑤AOM による運行業務全般についての監査・オペレーターの義務（運行活動報告書の作成と提出）．品質管理のモニタリング委員会．

⑥懲罰と委託協定の終了・懲罰対象とペナルティ，期間満了前の協定解除条件，解約の場合の AOM 及びオペレーターの義務や追加条項，協定変更にかかわる規定，業務引継ぎ条件などを細かく記載．

自治体が運行オペレーターと交わす運行サービスのパフォーマンス評価方法などや，この運行委託協定書締結の具体的なプロセスは，筆者（2021）^{75) 76)} にその詳細を見ることができるとする。

72) オープンデータの統治権は AOM にある．

73) 一般的にインフラの整備費用はオペレーターの負担だが，インフラの耐用年数を延長させるための大規模なメンテナンスや，新しい法規制（たとえば障害者対策）に適合させるための大規模な整備は，インフラ所有者である自治体の負担となる．

74) アンジェ都市圏共同体の場合，運賃収入はいったん AOM 側に納入する契約なので，利益が生じた場合はオペレーターと折半する，と協定書に記載された．

75) ヴァンソン藤井由実：フランスの都市公共交通を支える上下分離の仕組み（第 1 回），運輸と経済，pp84-91，第 81 巻第 9 号，2021．自治体が運行オペレーターと交わす運行サービスのパフォーマンス評価方法について．

76) ヴァンソン藤井由実：フランスの都市公共交通を支える上下分離の仕組み（第 2 回），運輸と経済，pp88-94，第 81 巻第 10 号，2021．運行委託協定書締結の具体的なプロセスについて．

4.3.1.6 自治体とオペレーターの関係性

旅客輸送サービス向上への取り組みを初め協定書の内容は、都市交通ネットワークの地域的な特殊性と強く結びついているため、対象項目、評価基準、協定金設定方法なども地域によって異なるが、アンジェの運行委託協定書の特徴を以下に記す。

- ①高い専門性・すべての項目について、詳細に措置を規定している（協定書は78頁ある）。
- ②コミュニケーションの重視・契約期間を通して両者（自治体とオペレーター）の間で継続的に対話をする機会を確保し、協定内容を見直す機会を設けることを明記している。
- ③運行受託ビジネスの安定性を図っている・実際に提供する運行サービス、運賃設定などを自治体側が変更する場合には、拠出金の再交渉を規定する一連の契約条項があり、受託者が負うリスクが制限されている。
- ④高い透明性の確保・協定書の内容は議会で審査され、一般市民も閲覧可能である。

4.3.2 公共交通運営の上下分離ビジネスモデル

都市内公共交通は、自治体が政策主体となる事業であるが、実際の取り組みのビジネスモデルを、アンジェ都市圏共同体が2023年7月に開業となったLRT・B線整備を事例として以下に示す（図4-6）。

4.3.2.1 公共交通の整備

都市インフラ整備事業の政策主体であるアンジェ都市圏共同体が、プロジェクト管理を都市整備開発機構 ALTER⁷⁷⁾ に委任する。ALTER がプロジェクト（事業）オーナーとして、工事施工を管理する会社（工事担当企業の総監督、工事のフォロー、インボイスの確認などを請け負う）を入札で募集する。後者はプロジェクト・マネージャーと呼ばれ、アンジェのLRT工事では競争入札で選ばれたEGIS社⁷⁸⁾が、2年間10人のスタッフで工事の監督業務についている。その管理の元に各分野の専門会社が事業に関与するなど、分業体制が整っており、これらすべてのコーディネートを自治体の交通局が行う。

77) Anjou Loire Territoire・ALTERは自治体が資本を100%出資する地方開発公社 SPL（Société Publique Locale）であり、自治体から土地整備事業などの委任も受ける開発機構である。

78) 民間のエンジニアリング企業・出典・<https://www.egis-group.com/how-we-help/infrastructure-management/mobility-and-urban-services> / 2023年7月閲覧。

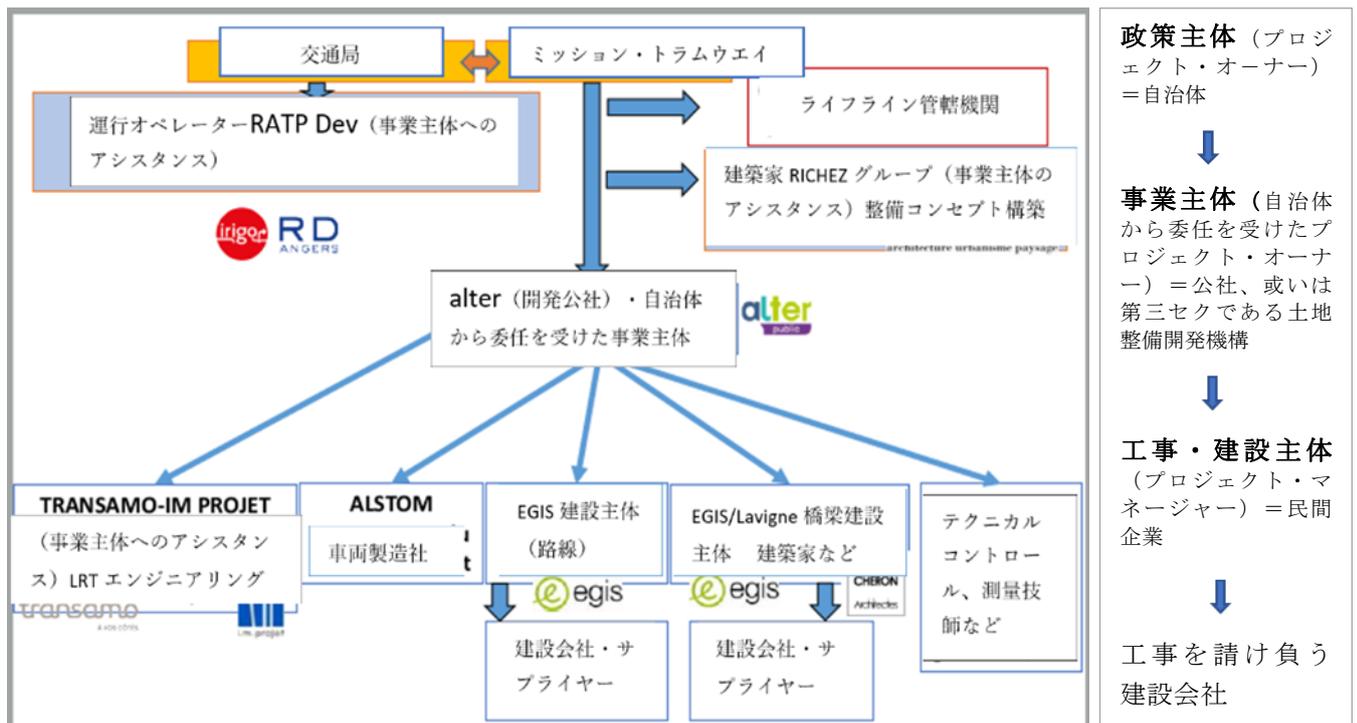


図 4-6・アンジェ都市圏共同体の LRT 導入プロジェクトのストラクチャー・取り組みと施行の仕組み (出典・アンジェ都市圏共同体の提供資料⁷⁹⁾ に加筆)

図 4-8 の整備工事に伴うコストについては詳しい予算リストが発表されている (筆者, 2021)⁸⁰⁾。

4.3.2.2 公共交通の運営 (拠出金の流れ)

図4-7では拠出金の流れが分かりやすいように、自治体と RATP Dev 社が合意していた 2020 年度の見通しを簡素化したチャートで示す (ただし、ロックダウンが行われたために、実際の金額は異なる)。拠出金額の算出及び調整、支払い方法などは、アンジェ都市圏共同体とオペレーターが締結した協定書に詳細が記載されている。RATP Dev 社との協定は DSP 方式の中でも、アフェルマージュ⁸¹⁾ と呼ばれる少数派の契約の形を取っており、運賃収入は AOM が一旦徴収してから、収益があればオペレーターと折半することが協定書に明記されている。

79) Angers Loire Métropole : Présentation du tramway de l'Agglomération angevine, pp11, France BTP, 2021.

80) ヴァンソン藤井由実: フランスはどのように導入都市交通手段を選択してきたか?, pp87 表 2 アンジェ LRT/B 線 (9.9Km) 整備コスト具体例, 運輸と経済第 81 巻第 11 号, 2021.

81) Affermage: 民間企業による公共事業の請負契約

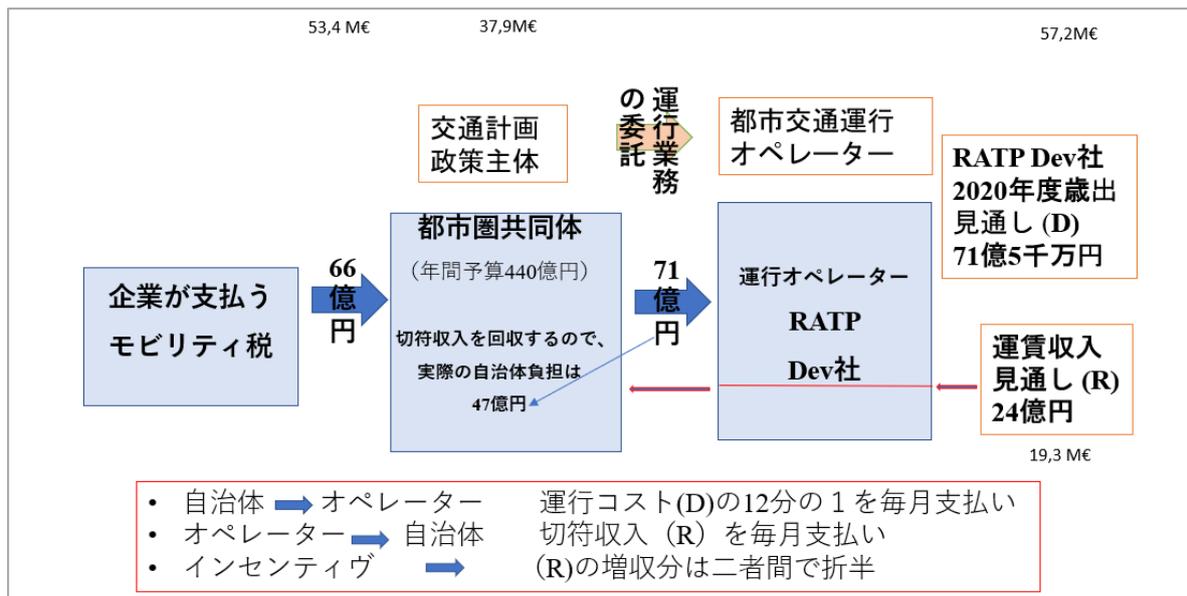


図 4-7・アンジェ都市圏共同体と運行オペレーターRATP Dev 社との間の拠出金の流れ（2021 年見通し図）（出典・アンジェ都市圏共同体の交通・移動部長カバレ氏への 2021 年 9 月ヒヤリングに基づき作成⁸²⁾）。1 ユーロ 150 円で換算。

4.3.3 都市内公共交通の財源

4.3.3.1 都市公共交通運営の財源としてのモビリティ税

オペレーターには図 9 で示したように都市圏共同体の一般財源から拠出金が支払われるが、その財源としてフランスの自治体にはモビリティ税⁸³⁾がある。モビリティ税は南（2012）⁸⁴⁾や板谷（2020）⁸⁵⁾に詳しいが、2021 年度の税率やコロナ禍を経た近年の状況を整理する。

この税は、企業や自治体が従業員・職員に支払う給与総額に対して、パリ首都圏で 2.95%，地方都市では 2%など上限課税率が細かく設定されているが（表 4-1），実際の課税率は各自治体の議会が決定する。1973 年に交通税（Versement de Transport）として導入され、LRT を運行する 31 都市の大半が 1974 年から 1975 年にかけて導入した。

82) 注 68) と同じ。

83) Versement de mobilité : 2019 年のモビリティ基本法成立までは交通税とよばれていた。

84) 南総一郎 : フランス交通負担金の制度と政策的含意, 財政と公共政策, 第 34 巻第 2 号, pp122-137, 京都大学学術情報リポジトリ, 2012.

85) 板谷和也 : フランスにおける交通に関する財源制度 - 都市交通と LRT 整備を中心に, pp195-200, 日本都市センター, 2020.

自治体の人口	条件	一般的なスキーム	AOM ボーナス ^{注1}	観光都市 ボーナス ^{注2}
人口 10 万人以上の 広域自治体行政連合	専用軌道を走る公共交通がある ^{注3}	1.75 %	1.8 %	2.0 %
	専用軌道を走る公共交通がない	1.0 %	1.05 %	1.25 %
5 万人から 10 万人	専用軌道を走る公共交通がある	0.85 %	0.9 %	1.1 %
	専用軌道を走る公共交通がない	0.55 %	0.6 %	0.8 %
1 万人から 5 万人		0.55 %	0.6 %	0.8 %
1 万人以下	AOM の中に少なくとも観光都市を 1 つ含む	0.55 %		

表 4-1・パリ首都圏以外のモビリティ税の上限課税率（2022 年）（出典・ヴァンソン藤井由実：上下分離と交通税，運輸と経済，pp93，第 81 巻第 10 号，2021. 元データ・自治体総合法典⁸⁶⁾）

注 1・AOM が広域自治体連合（メトロポール，都市圏共同体，村落集合体など）である場合，ボーナスとして 0.05%が追加される。

注 2・広域自治体連合の AOM の中に，少なくとも観光都市が一つ含まれる場合，ボーナスとして 0.2%が追加される。

注 3・専用軌道を走る公共交通は，地下鉄、LRT、BRT を指す。

2019 年に施行されたモビリティ基本法（本章第 6 節参照）では，AOM にこの財源の用途について大きな裁量権を認めており，公共交通サービスだけでなく，その専用道路や沿線公共空間の整備などにも適用できる。また，アクティブモビリティの推進（例：歩行空間の改善や自転車専用道路の整備）や，シェアモビリティ（例：ライドシェア用カープールエリアやプラットフォームの整備）の発展に寄与する計画にも，モビリティ税を利用できる。ただし，モビリティ税の導入には，AOM がバス路線などの定期的な公共交通サービスを整備することが条件である。現在では，250 以上の AOM がモビリティ税を徴収しており，自治体の公共交通を支える主要な財源となっている。モビリティ税からの歳入はパリ首都圏では公共交通の運営費の 40%，首都圏以外で専用軌道公共交通がある AOM では 48%，人口 5 万人から 10 万人の AOM では 60%を占めている⁸⁷⁾（図 4-8）。

86) 出典・GART : Le versement transport en 2015, pp4, Information économique N°51, 2018. 元データ・Article L.2333-67 du Code Général des collectivités territoriales. この後 2022 年に改正（Article L2333-67 du Code général des collectivités territoriales 01 janvier 2022）があったが，数値に変化なし。

87) 出典・SENAT（フランス上院レポート）N°744 : La gratuité totale des transports collectifs, pp12, 2019.

都市公共交通の運営コストに占める利用者負担である運賃収入は利用者の多いパリでも30%に過ぎず⁸⁸⁾、これは決して都市公共交通の利用者が少ないからではなく、市民の利用促進を図るために敢えて運賃を低く抑えている為で、利用者の所得により交通利用料金の変動する社会運賃を大幅に適用している。運賃収入とモビリティ税だけでは運営コストをカバーすることが出来ないため、フランス全体では自治体からの補填率が2015年で平均35%⁸⁹⁾であった。つまり、フランスの都市公共交通は、自治体からの補填（地方税）と企業（モビリティ税）で支えられている。

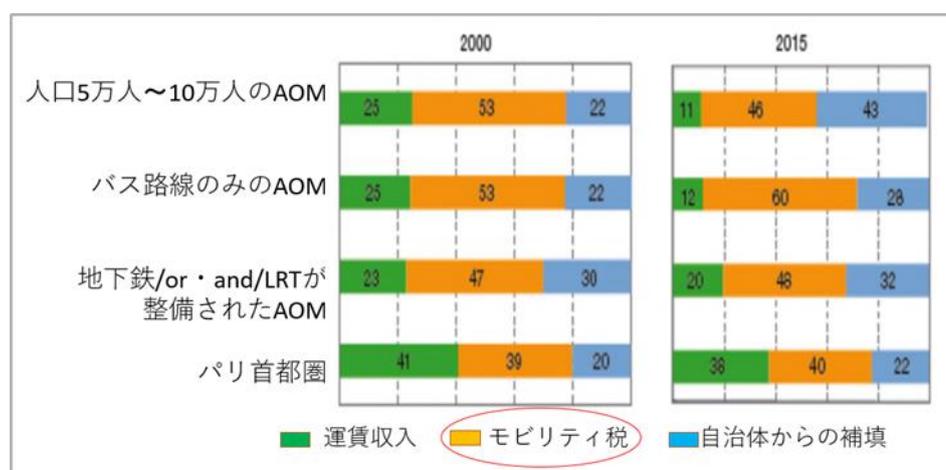


図 4-8・フランスの公共交通運営コストの負担分配率（出典・フランス上院2019年9月レポート⁹⁰⁾、元データ・Commission général au développement durable)

88) SENAT（フランス上院レポート）N°744 : La gratuité totale des transports collectifs, pp14, 2019.

89) SENAT N°744 : La gratuité totale des transports collectifs, pp13, 2019.

90) SENAT N°744 : La gratuité totale des transports collectifs, pp12, 2019.

4.3.3.2 自治体のモビリティ税収減少をカバーする政府

モビリティ税は給与総額に対して課税されるため、その歳入額は雇用と賃金の変化に直結しており経済状況に左右されやすい。ロックダウンで企業が従業員に支払う給与総額が減り、自治体の独立財源となるモビリティ税も激減した⁹¹⁾。それら収入減リスクをカバーするために国は2020年度第4次補正予算で、パリ首都圏の交通政策を担うAOMに12億ユーロ（約1,500億円）の融資⁹²⁾を行うことを発表し、そのうち4億2,500ユーロ（約531億円）が2020年9月に給付された。地方都市の交通政策を担うAOM全体にも7億5,000万ユーロ（938億円）の融資の発表が2020年11月にあり⁹³⁾、アンジェ都市圏共同体のAOMに確認すると⁹⁴⁾、モビリティ税減少がアンジェの場合10%と見積もられたが、ほぼその額に対応する460万ユーロ（約5億7,000万円）の給付が国から行われた。

この金額は6年間で国への返済が義務付けられているが、自治体の経常予算からではなく投資予算からの返済が認められている（フランスの自治体予算は、経常予算と投資予算に分けられている⁹⁵⁾。経常予算の不足補填を目的とした銀行からの借款は、自治体には認められていない）。これに加えて金融政策の影響で、コロナ禍下の2021年は自治体は低金利で銀行から借入れを行うことができた。このように国は自治体の負担にならぬように配慮しており、何より都市公共交通運営費不足に対応する国の対処策のスピードが速いことが分かる。

91) 出典・ヴァンソン藤井由実：コロナと共存するフランスの公共交通（第2回）、運輸と経済、pp98-100, 第81巻第9号, 2021.

92) Avance remboursable : 返済義務がある融資.

93) 出典・<https://www.banquedesterritoires.fr/transports-publics-750-millions-davance-remboursable-accordees-aux-autorites-organisatrices/> / 2023年6月閲覧.

94) アンジェ都市圏共同体・交通、移動部のミッショントラム(Mission Tram)局長、マリー・ピエール・トリシェ氏 (Trichet, MP) へのインタビュー (2021年9月) .

95) 人件費などの経常予算(Budget de fonctionnement)と、都市交通整備などの投資予算(Budget d'investissement) に分けられる.

4.4 都市交通計画策定と実行を支える国の法整備と補助金

4.3 では地方自治体が公共交通を支えていること、また国もコロナ禍下で、自治体に運営資金の補填を補ってきたことを明らかにしたが、そのような国の支援策は 1980 年代から行われていた。それらの過去の経緯と背景となる交通に関する新しい法整備を整理する。

4.4.1 フランスの交通関連法の歴史

国は 1980 年代当初から、環境保全、福祉、雇用の創出の観点から公共交通導入を支援し、車利用を抑制して歩行者を中心とした都市の再構成を促すための法律整備を行ってきた（図 4-9）。

1982 年の「交通基本法」⁹⁶⁾で、交通政策の計画実施権限が地方自治体に完全に移譲された⁹⁷⁾。1996 年には「大気法」⁹⁸⁾で、人口が 10 万人以上の地方自治体に、交通計画マスタープラン⁹⁹⁾¹⁰⁰⁾の策定を義務付け、公共交通、徒歩、自転車利用の強化を、環境保護の観点から促した。2000 年に制定された「都市の連帯・再生法」¹⁰¹⁾（以下、SRU 法という）では、「都市の開発」と「移動に関する計画」に一貫性をもたせることが「持続可能な発展に不可欠」と明記し、土地利用と交通需要を組み合わせた。専用軌道を持った公共交通計画が都市交通計画における上位概念として位置づけられ¹⁰²⁾、SRU 法制定後、地方都市で専用軌道を持つ公共交通の導入が、第 4 章 1 及び 2 節でみたように一挙に進んだ。

96) LOTI : Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

97) 出典・板谷和也・原田昇：フランスの都市圏交通に関する計画コントロールシステムー交通基本法としての LOTI の役割ー， pp517- 522，日本都市計画学会 都市計画論文集 Vol.39 No.3，2004.

98) LAURE : Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

99) PDU : Plan de déplacement urbain.

100) 出典・板谷和也・原田昇：フランスにおける都市圏交通計画（PDU）の策定・運用実態に関する研究ーオルレアン都市圏を例にー， pp41-50，土木計画学研究論文集 Vol.21 No1，2004.

101) SRU : Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain.

102) 出典・フルキエ・ノルベール：SRU 法以降のフランス都市計画法をいかに性格づけるか， pp291-315，北大法学論集 64(3)，2014.

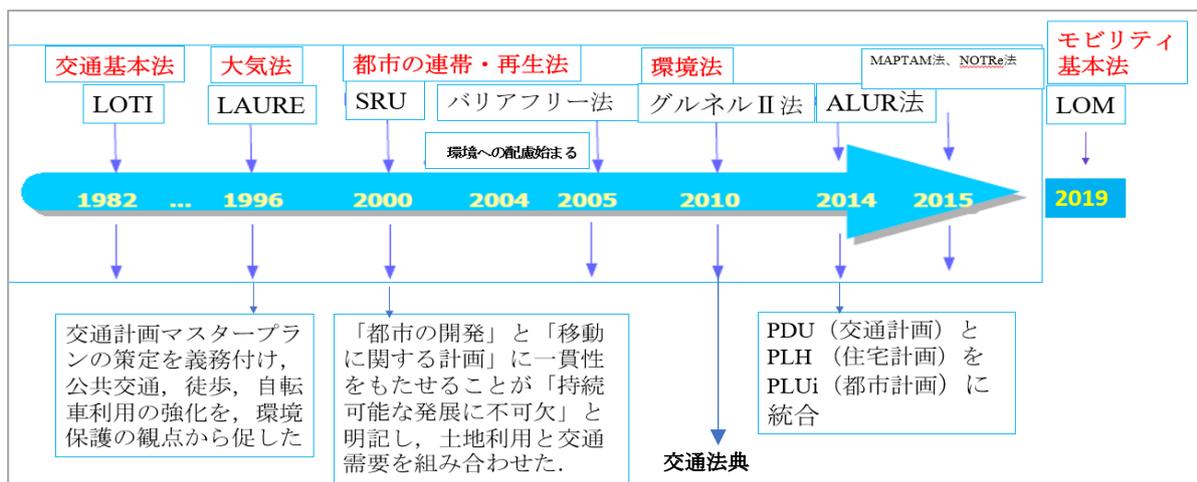


図 4-9・フランスの交通と都市の開発に関する法整備の流れ

2009年と2010年に「グルネル環境法」¹⁰³⁾¹⁰⁴⁾が導入され、国からの補助金付与も後押しとなり、現在ではフランスで人口15万人以上の都市すべてにLRTかBRT、或いはその双方が導入された。中心となるコミューンの人口が僅か4万6千人でも、LRTを導入した集落共同体オーバーニュ（Aubagne）のような自治体もある（共同体の人口は約10万人）。BRTはLRTと併用して導入されている都市が多いが、第4章2項2で示したように、人口10万人前後の都市圏共同体ではBRTのみを導入している自治体が41都市見られる（2023年）。それに伴い補助金対象となる中心市街地では歩行者専用空間が整備され、公共交通導入空間、歩行者空間、沿道の建築空間が一体となり、質の高い都市空間が形成されてきた。2014年には「住居供給と新しい都市計画に関する法（以下、ALUR¹⁰⁵⁾法という）」が策定され、従来は別々に策定してきた「住宅計画」と「都市交通計画」を、一つの広域都市計画に統合させた（詳細は第5章）ので、この後、交通施策は完全に都市計画の中に包括されることになる。

103) GRENELLE1 : Loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement 及び ENE: Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

104) 出典・岡井有佳・内海麻利：フランスの低炭素都市の実現に向けた都市計画制度の動向に関する研究－環境グルネルにみる統合性と国の役割－， pp967-972， 日本都市計画学会 都市計画論文集 Vol. 46 No3， 2014.

105) Loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové.

4.4.2 入札方式を取る自治体への補助金

4.4.2.1 2005年から2013年まで3回の入札公募

国は法律を整備するだけでなく、主に環境予算枠から地方自治体に財政的な援助を行ってきた経緯を、ヴァンソン藤井（2021）¹⁰⁶⁾は述べている。公共交通を導入して都市空間を再編成する都市政策プロジェクトはしばしば大型予算を組む必要があり、例えばストラスブール都市圏共同体ではLRT導入初期には、交通を含む都市計画予算が自治体予算の3分の1を占めるほどの時期も長く続いた¹⁰⁷⁾。2005年に国による専用軌道を持つインフラ整備事業への補助が打ち切られたあと、補助金付与は入札方式になり、2008年にグルネル環境法を受けて総額8億ユーロの第一回プロジェクト公募があった¹⁰⁸⁾。38の自治体が50のプロジェクトで応札し、LRTが215km、BRTが150kmと合計450kmの公共交通が実現した。この時、国の補助額は工事総コストの20%が上限とされた。つまり自治体が負担する投資額をメインとして設定することによって、市民が利用するインフラストラクチャー整備企画を要求し、計画の持続性の責任を自治体に問う。

2010年には総額5億9千万ユーロの入札があり、54の自治体から78のプロジェクトの応募があり、補助金は主にBRTを導入する中小都市が利用し、LRTが152km、BRTが456km敷設され、地下鉄14kmの延長があった¹⁰⁹⁾。松中（2012）¹¹⁰⁾がこの二度の補助金付与の詳細な分析を行い、2007年以降極めて早いスピードで都市内公共交通導入が進められたことと、人口10万人未満の都市圏においても専用軌道をもつ公共交通導入が行われた事実を明らかにしている。

106) ヴァンソン藤井由実：コロナと共存するフランスの公共交通， pp118-120， 運輸と経済第81巻6月号， 2021。

107) 出典・ヴァンソン藤井由実：ストラスブールのまちづくり， pp72， 学芸出版社， 2011。当時のストラスブール都市圏共同体 CUS の 2011 年度予算約 900 億円のうち， 交通及びそれに伴う都市整備予算は， 全体の 33% を占めていた。

108) 出典・ヴァンソン藤井由実：コロナと公共交通（第3回）， pp118-120， 運輸と経済 第81巻第6号， 2021

109) 出典・Ministère de l'Ecologie, de l'Énergie, du développement durable et de la Mer : Deuxième appel à projets « Transport urbains » suites du Grenelle Environnement, 2010. 第二回入札

110) 松中亮治：環境グルネル関連プロジェクトにみるフランスの都市公共交通政策の動向， pp154-161， 日本都市計画学会 都市計画論文集 Vol.47 No.2, 2012。

2013年度の3回目の入札予算は4億5千万ユーロで、自治体の計画コストの16%が国からの平均的な補助金率となった。70の自治体が99のプロジェクト（そのうち50プロジェクトはBRT整備であった）で応札したが、21のプロジェクトが不適合とされた¹¹¹⁾。この時の補助金は公共交通整備のみが対象ではなく、例えば自転車搭載用の地域鉄道における車両改造や自転車駐輪場整備など、持続可能な移動に関わるプロジェクトにも適用が可能になった（図4-10）。その結果、BRTが54件、LRTが15件、地下鉄4件、ケーブルカー4件、河川交通3件、自転車駐輪所6件の事業が補助金の対象となり、ほかにも公共交通発券の改善、既存路線の再編成、異なる交通手段の結節化など持続可能なモビリティプロジェクトが選ばれた¹¹²⁾。

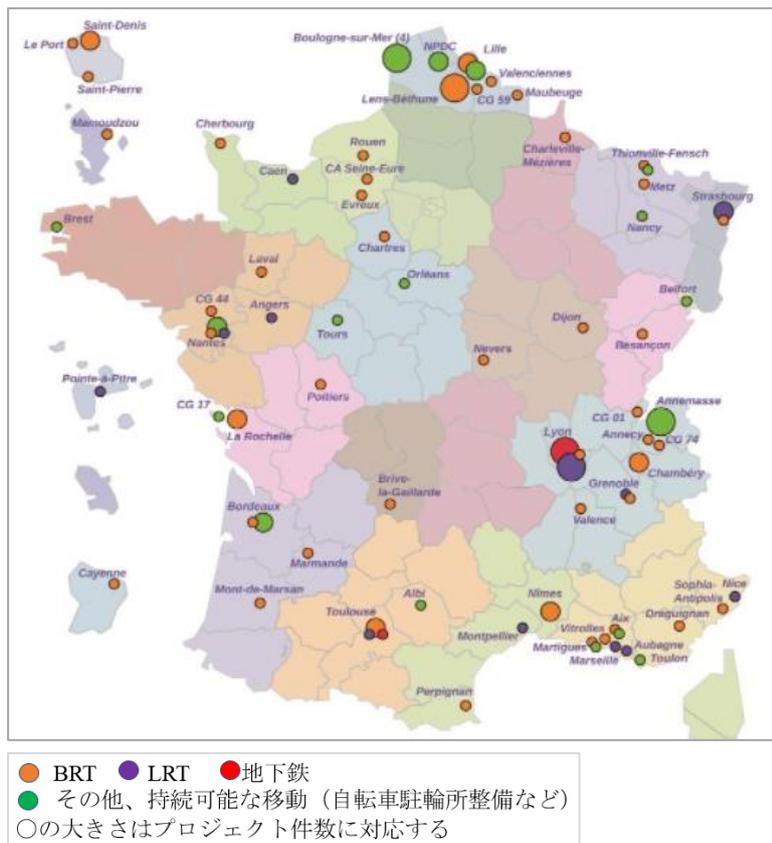


図 4-10 ・ 2013 年度， 第 3 回目のプロジェクト公募の結果。（元データ・エコロジー移行省 (<https://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/3eme-appel-a-projets-transport-collectifs-et-a3114.html> / 2023 年 7 月閲覧) を日本語に翻訳)

111) 出典・ Le gouvernement: Résultats de l'appel à projets « Transports collectifs et mobilité durable », Dossier de Presse DGITM / CAB Décembre, 2014.

112) 出典・ Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie : Les projets retenus, pp1-2, 2014. 及び <https://www.banquedesterritoires.fr/3e-appel-projets-transport-collectifs-et-mobilite-durable-99-projets-retenus/> / 2023 年 7 月閲覧.

4.4.2.2 2020年に第4回入札公募

次いで2020年12月に、補助金4億5千万ユーロの第4回目の公募プロジェクトの発表がなされた¹¹³⁾。これは2019年に策定されたモビリティ基本法(4.6を参照)の「国民の日常の交通ネットワークの充実化」という方向性と、「コロナ打撃を受けた公共交通機関利用のダイナミックに回復させ、経済活動の復活に貢献するため」という国の意向に沿っている¹¹⁴⁾。

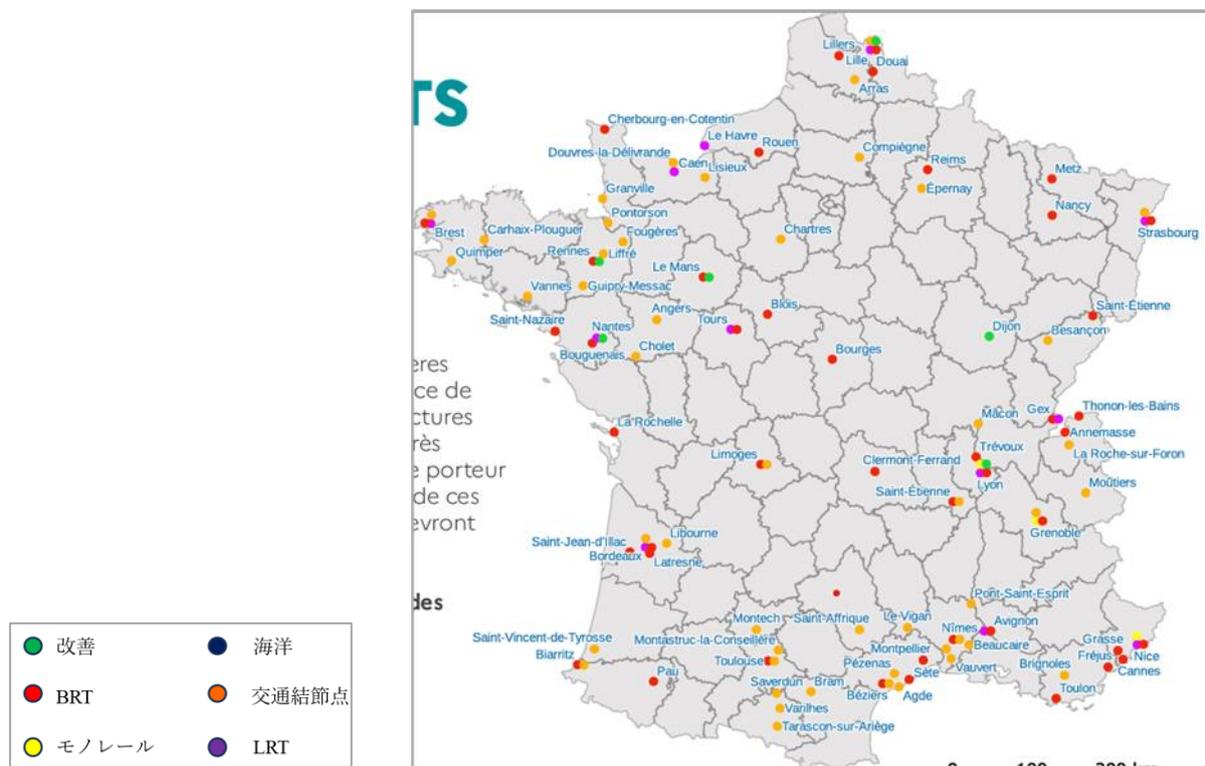


図 4-11 ・第4回公共交通整備補助金の入札における主な採択プロジェクト。(元データ・エコロジー移行省 (<https://www.ecologie.gouv.fr/transport-urbain-appels-projets-transport-collectifs-en-site-propre-tcsp/> / 2023年7月閲覧)を日本語に翻訳)

113) 出典・Ministère chargé des transports : Résultats de l'Appel à projets transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux, pp1-4, Dossier de presse 21167 DICOM/Mobilité, 2021.

114) 出典・GART : Loi d'orientation des Mobilités - décryptages des principales dispositions version 2, pp 6-83, 2020.

入札条件に2025年末までに事業開始とあるのは¹¹⁵⁾、2026年の次期地方統一選挙後、政権が交代しても事業の継続性を保証するためと解釈できる。募集対象は新しい専用軌道公共事業とマルチモーダル交通ハブ（交通結節点整備）事業であるが、公共交通の専用道路の整備とその影響を受ける都市空間全体の整備までを補助金対象としており、公共交通導入と都市空間再編成の同時着手が当然とされていることを読み取れる。

2021年4月の締め切りまでに、一番申請プロジェクト数が多かったマルセイユ・メトロポールの12件を含め、全部で199件のプロジェクトの申請があった。2021年9月に補助金交付先プロジェクトの選別発表¹¹⁶⁾に際して、政府はコロナ禍で危機に陥っている公共交通をさらに支援するために、予算を2倍の9億ユーロ（約1,170億円）にすると公布した。この金額は、専用軌道を持つ公共交通に対する過去最大規模の補助である。その結果、申請案件の85%が補助金交付の対象となった。95件（入札案件は103）の専用軌道を持つ公共交通整備プロジェクトに、8億5,800万ユーロ（約1,115億円）の補助金が交付され、そのうち18件は路線の新設か延長プロジェクトである。交通結節点整備プロジェクト64件（申請案件は84件）も、4,200万ユーロ（約54億円）の補助金交付の対象となる。そのほかにもフランスの海外領土県などの7件のプロジェクトに対して4,000万ユーロの補助金がある。人口規模の小さい中小都市も含めてフランスのあらゆる自治体で、公共交通の改善が試みられることになった（図4-11）。これらの補助金の特徴の一つは、国の入札に対して自治体が計画を発表して応札し、それらを国が審査するシステムを採用していることである。もう一つの特徴は、元ストラスブール市長でGART（自治体交通管轄当局連合）会長も長年務めたりス氏が述べたように¹¹⁷⁾、一旦補助金が供与されれば用途目的が限られておらず、自治体は対象企画の範囲であれば比較的自由に補助金を使え、自治体の裁量度が高いことである。

このように国は、コロナ禍にも運用資金と整備資金の双方の支援を続け、地方自治体が政策主体となる公共交通の保持を支えてきた。

115) 出典・Ministère chargé des Transports : Cahier des charges de l'appel à projets, 4^e appel à projets en faveur des transports collectifs en site propre depuis 2008, pp10, 2020.

116) 出典・ヴァンソン藤井由実 : 運輸業界における雇用と労働条件（前編）, pp94-97, 運輸と経済第82巻第4号, 2022. 及び 113) と同じ.

117) Roland Ries : 出典・ヴァンソン藤井由実 : ストラスブールのまちづくり, pp145, 学芸出版社, 2011.

4.5 将来の移動の方向性を示すモビリティ基本法

4.5.1 新しい移動手段の利用ガイダンスとしてのモビリティ基本法

すべての国民に移動しやすい交通を整備することを自治体に要請した、交通基本法策定から40年がたち、マクロン大統領が「より利便性の高い、より安い、そして清潔な公共交通を供給して、全国土、全国民に対して日常の移動を具体的に改善することが目的である」と語ったモビリティ基本法¹¹⁸⁾は、2019年12月、コロナ発生の直前に制定された。189条から成り、フランス社会が直面している移動に関する四つの課題、「交通格差の解消」「日常生活における移動の充実」「環境保全への対応」「デジタル時代への対応」を解決する方向性を提示する形でまとめられた。環境保全対策としてのZFEゾーン（低排出ガスゾーン）¹¹⁹⁾整備や、キックボードに代表されるマイクロモビリティへの対応策についても言及している（筆者）¹²⁰⁾。モビリティ基本法では特に、徒歩や自転車移動など体を動かすアクティブモードのモビリティを推奨しており¹²¹⁾¹²²⁾、都市の安全な徒歩や自転車利用環境の整備がさらに重要となる。また政府はモビリティ基本法の核心は、「すべての人々がすべての場所に移動できる」¹²³⁾というメッセージを伝えている。国民の日常レベルの移動、その中でも車以外の多様な移動手段をサポートする姿勢を鮮明に打ち出し、公共交通の充実化を目的とした、本章で述べてきた国による自治体への財政的支援を行う根拠となっている¹²⁴⁾。

118) LOM : Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

119) ZFE : Zone Faible Emission

120) ヴァンソン藤井由実：モビリティ基本法で提起されたフランスにおける移動の課題とその対処措置（第1回）， pp117-123， 運輸と経済 第81巻第7号， 2021。及び モビリティ基本法で提起されたフランスにおける移動の課題とその対処措置（第2回）， pp106-113， 運輸と経済 第81巻第8号， 2021。

121) 出典・Le vélo et la marche, des modes de déplacements vertueux et avantageux ・
<https://www.ecologie.gouv.fr/velo-et-marche> / 2023年6月閲覧。

122) 出典・Le Gouvernement : Plan Vélo & Mobilités actives, pp3-7, 2018.

123) 出典・Mobilité pour tous et partout : Ministère de la Transition écologique et solidaire : le mémo collectivité, pp2-3, loi Mobilité, 2019.

124) 出典・ヴァンソン藤井由実：運輸業界における雇用と労働条件(前編)， pp94-97， 運輸と経済 第82巻第4号， 2022。

4.5.2 公共交通利用促進のためのデータオープン化を促す

モビリティ基本法ではエコロジー移行のために、歩行者優先施策とともにさらなる公共交通の利用を促進しており、そのために自転車やマイクロモビリティ含めた多様な移動手段の利用をサポートするツールとしてMaaS(Mobility as a Service)をとらえている。MaaSはフランスでは「モビリティの新しいソリューション」と総称されている¹²⁵⁾。日本では日高・牧村(2018)¹²⁶⁾や中村(2022)¹²⁷⁾らがMaaSを解説している。

フランス政府は車以外の移動手段の利用をより進めるために、モビリティ基本法第25条でMaaS実装に必要なすべての交通情報のオープンデータ化を促し、第28~30条でマルチモーダルな移動手段の情報提供とチケットサービスの導入等に関する基本方針を示した。

4.5.3 フランスのMaaSの現状

郊外や農村部では車利用, 中心市街地では車を抑制という車の適正利用の流れの先にあり, 多様な公共交通手段の選択をサポートするツールとして利用されているのが「MaaS」である。フランスの地方都市では公共交通運営が一元化されているため(4.3を参照), 各自治体ごとに公共交通全体をカバーするオープンデータ化された情報を統合して, 標準化したプラットフォームを通して利用者に交通情報を提供する, 自治体運営のサービスアプリがすでに存在する(図4-12)。定期的運行サービスがある公共交通だけでなくシェアサイクル, キック



図4-12・ディジョン(Dijon)・メトロポールのMaaSアプリであるDIVIAトップページ。

左・経路検索,

中央・公共交通車輛の停留所到着時刻情報

右・公共交通の渋滞情報

(出典・
<https://www.divia.fr/bus-tram/>
2023年7月閲覧)

125) 出典・エコロジー移行省公式サイト・<https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/fiches-outils/developpement-systeme-mobility-service-maas/> / 2023年6月閲覧

126) 日高洋祐・牧村和彦:モビリティ改革 MaaS, pp20-45, 日経BP社, 2018.

127) 中村文彦・外山友里絵・牧村和彦:MaaSがよく分かる本, 芳和システム, 2022.

ボードなどの移動手段に関する情報もすべて統括して、乗り換え情報の利便性を高めより公共交通を利用しやすくすることが目的である¹²⁸⁾。City Mapperなどの民間のアプリでも、多様な移動手段の行程・料金・所要時間・消費CO₂量まで把握できる。こういったアプリでは移動(Mobility)手段として、徒歩・自転車・キックボードなどの個人的移動(シェア利用を含む)と、公共交通・自動車などのあらゆる交通(Transport)手段の利用方法を紹介しており、シームレスな移動に欠かせないツールとして「移動手段が選べる社会」の実現に大きく貢献していると考えられる。またアプリとともに各地方都市ではできるだけ公共交通の利便性を高めるために、電子決済ができるモビリティカード(図4-13)を普及させてきた。これらのフランスの自治体発行カードと日本のICカードとの違いは3点ある。第一にバスやLRTだけでなく、シェアサイクル、シェアカーや駐車場利用などモビリティ全般の利用支払いが一つのカードで可能になっていること。第二に自治体が社会運賃¹²⁹⁾を適用しており、日本と比較して非常に運賃を低めに設定していること。第三にカードはそれぞれの広域自治体連合の領域内でのみ利用可能で、SUICAカードのような全国での汎用性はない。



図 4-13 ・ 広域自治体連合・ユーロメトロポール・ストラスブール (Strasbourg) のパス・モビリティのキャッチフレーズは、「1枚のカードですべてのモビリティ」である。1か月定期券(すべての公共交通乗り放題で約8,500円)は、26歳未満と65歳以上は半額になる。また同じ電子カードでパークアンドライドが無料で利用できる。シェアバイク、シェアカーなども利用できその利用料金は、あらかじめ登録した銀行口座から利用後に引き落とされる。(出典・ストラスブール交通公社 CTS のホームページ・<https://www.passmobilite.eu> / 2023年7月閲覧)

128) 出典・ヴァンソン藤井由実：モビリティ基本法で提起されたフランスにおける移動の課題とその対処措置(第2回)ーフランスのMaaSー, pp108-113, 運輸と経済, 第81巻第8号, 2021.

129) 利用者の経済状態により、運賃体系が組まれていることを指す。連帯運賃(billet de solidarité)という表現もある。社会運賃を享受するためには、前年度の納税証明書の提出を伴う本人確認手続きが必要なので、モビリティパスの発行に自治体管轄の運輸オペレーターの窓口に行く必要がある。

各交通事業者が個々に MaaS を開発するのではなく、都市交通情報をすべて集結して利用者に提供しなければ、「モビリティ手段を選択できる」という MaaS の価値が半減してしまう。フランスでは公共交通機関の料金設定に責任を持つ地方自治体、或いは地方自治体と運行委託契約を交わした運行オペレーターが、MaaS 開発の中心的な役割を担っている（表 4-2）。現時点では自治体が開発する MaaS には商業的な消費活動にユーザーを導くことを目的としておらず¹³⁰⁾、日本のように特定の鉄道沿線のみ交通情報に沿線沿いの商業や文化活動情報を掲載し、それらに決済機能を付けたアプリの開発は行われていない¹³¹⁾¹³²⁾。つまりフランスにおける MaaS とは、車移動抑制を目的として、既存のすべての移動手段の情報提供サービスと料金の決済機能を充実化させてゆくことを指している。

レベル	レベル定義	内容	日本の事例	欧州の事例
レベル 4	政策の統合 Integration of social goal (Policies, incentives, etc)	インフラ整備などの交通政策を、都市計画と整合性をもって策定		フランスの自治体の都市計画には、交通政策が統合されている
レベル 3	サービス提供の統合 Integration of service offer (Bundling, subscription, contracts, etc)	多様な移動手段を一元化して、定額制のパッケージとして提供	東京フリー切符など の一日乗車券？ (但し MaaS として、 他の交通手段情報と リンクしていない)	・ Whim (フィンランド、英国、オランダ) フランス国内 ・ Moovizy (サンティエンヌ) ・ EMMA (モンペリエ) ・ Compte Mobilité (ミュールーズ) ・ Pass Urbain (リヨン)
レベル 2	予約・決済の統合 Integration of booking & payment (Single trip-find, book and pay)	様々な移動手段の予約、 決済、発券の統合化	沖縄 MaaS 実証事業 (バス、モノレール、 離島への船便などの 情報統一とチケット の電子化)	・ Moovel (ドイツ) ・ フランスの地方都市における移動アプリ (すべての公共交通の経路検索と電子チケットや定期券の決済が可能。都市によってはシェアサイクル、シェアカー、駐車場利用等も含む。民間タクシー情報などは含まない。)
レベル 1	情報の統一 (経路や料金) Integration of Information (Multimodal travel planner, price info)	経路と料金情報が一元化 されて表示	ナビタイム	・ City Mapper ・ Moovit ・ Google Map
レベル 0	統合なし No integration (Single, separate service)	それぞれの交通サービスが 分離して機能	東京の地下鉄 日本のタクシー	

表 4-2・MaaS のレベル定義フランス MaaS の位置づけ。2021 年 8 月における状況。(出典・ヴァンソン藤井由実：モビリティ基本法で適されたフランスにおける移動の仮題とその対処措置 (第 2 回)，pp110, 運輸と経済, 第 81 巻 第 8 号 21.8, 2021. 元データ・Jana Sochor 他著「A Topological Approach to Mobility as a Service」に日本語と追加情報を加筆)

130) 出典・エコロジー移行省公式サイト-LOM 法における MaaS に関する法令策定のグローバルな目的・(<https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/fiches-outils/developpement-systeme-mobility-service-maas> « Objectif global de la mesure » / 2023 年 3 月閲覧)

131) 出典・エコロジー移行省公式サイト・MaaS の経済的モデル - (<https://www.francemobilites.fr/thematiques/information-voyageur-et-billettique-multimodale> « Quel modèle économique pour le MaaS ? » / 2023 年 3 月閲覧)

132) 出典・ヴァンソン藤井由実：スマートシティ・ディジョンー広域自治体行政連合で進む都市インフラのデジタル化 (第 3 回) - , pp107-112, 運輸と経済, 第 83 巻第 1 号, 2023.

4.6 結論

2019年にノーベル経済学賞を受賞したフランスの経済学者エステル・デュフロ博士は、「モビリティは地域間の生活レベルを均衡化させ、人々の経済格差を吸収する大切な措置のひとつである。公共交通は、無免許者・障害者・すべての市民に開かれた権利であり、移動の手段を他に持たない人々を社会に包含することに貢献している。そしてメトロポール（大都市圏）の生活のしやすさを図る牽引力の一つでもある」と発言している¹³³⁾。フランスでは「住みやすい都市」を支える大きなファクターの一つが、利用しやすい公共交通であると解釈されていると考える。

本章では、自治体が都市の一大事業としてその一般財源を公共交通に充てると同時に、意匠を凝らした都市空間再編成を同時に行ってきたことを明らかにした。地方の政治家たちは、最終的に期待も含めて「公共交通が都市に何をもたらすか？」という観点から導入手段を決断してきた、とキュローら（2017）¹³⁴⁾は論じている。その際には、都市景観にどのように公共交通を組み込むのかや、プロジェクトそのもののイメージ、またその環境へのインパクトが判断基準となってきたとキュローらは分析している。交通が広域自治体連合のエリアで一元的に管轄・運営され、交通手段を整えた上で、フランスの自治体は3章で示したような都市空間の再編成にも同時に取り組んできた。つまり公共交通の導入に伴い独自の開発を施し地域モビリティの利便性向上に大きな役割を果たすことで、「歩いて楽しい都市」の実現にも寄与してきたとも解釈できるものと考えられる。その結果、2章で論じたように多様性に富んだ個性的な地方都市の創生につながったと解釈できる。次の第5章ではそれら（交通計画と都市空間再編成）がどのように都市計画に融合されてきたかを検証する。

133) 出典・デュフロ氏 (Duflo, E) の2020年発言 : <https://www.btpnews.ma/linstitut-cdg-interroge-le-role-de-la-mobilite-dans-des-systemes-urbains-toujours-plus-complexes> / 2023年6月閲覧

134) 出典・Cureau, M. Trubert, E : Retour d'expérience des choix entre tramway & BHNS dans les agglomérations françaises, pp2-6, Groupement pour l'Etude des Transports Urbains Modernes 2017/2 N°131, 2017.

第 5 章 中心市街地の賑わいをもたらす都市政策

第 5 章では、フランスの自治体行政が、その都市政策、中でも交通・商業・住宅政策を包摂した都市計画マスタープランを、どのように整合性を持たせて具体的に策定・実行しているのか、そのまちづくり全体のプロセスを明らかにする。

第 1 節で既往論文をまとめ、第 2 項で都市計画の歴史的動向（1967 年～2017 年）を概観し、「広域都市計画 PLUi」と呼ばれる都市計画マスタープランの展開と方法論を整理する。第 3 節では賑わいのある地方都市の創造を可能にしてきた商業調整制度、法整備と様々な規制法・税制を示す。またシャッター通りの問題を抱える自治体が主導し実施している、近年（2020 年まで）の商業活性化政策の動向も整理する。一方中心市街地の商業が栄え人の賑わいをもたらすには、近距離に消費者の人口が存在する必要があると考えられる。そこで第 4 節では住宅政策を示すと共に、自治体主導の都市開発における土地整備開発機構とマスターアーバニストの役割を整理する。この二者により、デザイン的にも優れ、地域ごとに調和と統制の取れた整合性のある都市開発が可能となる仕組みを明らかにする。第 5 節で、なぜフランスでは都市計画が機能するのかをまとめる。

5.1 フランスの都市計画に関する既往論文

フランスでは個々のコミューンの人口は少ないが、複数の自治体と議会、行政府、予算を共有する広域自治体連合が、都市政策を策定・実行している¹⁾。鳥海(2010)²⁾によれば、この広域自治体連合を基軸として地方分権が進められてきた。広域自治体連合の中心となる地方都市で空き店舗率が低い自治体では、議会と行政がまちづくりを主導し、広域行政圏内にある郊外地域から中心市街地に移動するための複数の交通手段を導入し、公共交通の供給を充実化させ、同時に中心市街地の空間再編成を行ってきたことを第 3 章、第 4 章の分析で明らかにした。これらの都市の賑わう中心市街地では文化や消費のイベントが多く、行政機構や公共サービス拠点が中心部に残り、何よりも首長や議会が整合性をもった持続可能な住宅政策をはじめとして、都市政策に積極的に関与している自治体が、中心市街地の活性化に成功していることを本章で明らかにする。

1) 2.1.2 を参照

2) 鳥海基樹 :フランスの都市計画の広域化と地方分権, pp253-257, 新世代法政策学研究. Vol 7, 2010.

このような賑わう地方都市の実現を可能にした都市政策制度については、日本の制度と比較した論文も多く発表されている。例えば、内海(2012)³⁾は、フランスの都市計画法制における総合性と一貫性について言及しており、岡井・内海(2012)⁴⁾は、低炭素都市の実現に向けた都市計画制度の動向に関する研究を発表しているが、いずれも交通、商業、住宅政策を統合した都市政策を総合的に考察するものではなく、「なぜ都市計画が機能するのか」その背景を言及するものでもない。鈴木・矢島・岩佐(2008)⁵⁾など策定段階における計画間の調整の仕組みと意義についての研究もあるが、自治体における都市計画内容の実行段階でのプロセスの調査はなされていない。またそれらの調査後新しい法律も制定され、諸制度の変化も早い。

書籍では筆者・宇都宮(2016)⁶⁾は、交通、商業、住宅計画を統合させた都市政策を2016年に紹介しており、筆者(2019)⁷⁾は、自治体が具体的に実行する都市政策を示している。本章では諸制度の変化を踏まえたフランスの近年の都市政策の整理を行い、その意義を考察し、地方都市活性化という観点から、地方都市でどのように都市政策が、交通計画・商業調整制度・住宅政策を包括しながら実行されてきたかを、アンジェ市(写真5-1)を中心とするアンジェ・ロワール都市圏共同体⁸⁾(以下、アンジェ都市圏共同体という)を具体的な事例の一つとして、近年の諸制度の変化も考慮した上で整理する。フランスで14存在する都市圏共同体は、メトロポールより人口規模が小さい広域自治体連合だが、都市政策実行の中心となっている実態を本研究で明らかにする。

3) 内海麻利:日本の都市計画法制の「総合性」に関する課題とフランスの「一貫性」, pp145-177, 駒澤大學法学部研究紀要, 2012.

4) 岡井有佳・内海麻利:フランスの低炭素都市の実現に向けた都市計画制度の動向に関する研究—環境グルネルにみる統合性と国の役割, pp967-972, 日本都市計画学会都市計画論文集, Vol 46. No3, 2012.

5) 鈴木温・矢島宏光・岩佐賢治・屋井鉄雄:フランスの計画体系における計画間調整の仕組みと意義, pp943-948, 日本都市計画学会都市計画論文集 Vol 43. No., 2008.

6) ヴァンソン藤井由実・宇都宮浄人:フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか, 学芸出版社, 2016.

7) ヴァンソン藤井由実:フランスではなぜ子育て世代が地方に移住するのか, 学芸出版社, 2019.

8) Communauté urbaine d'Angers Loire Métropole. メトロポールという名称がついているが、行政区分上は都市圏共同体である。第2章図1を参照のこと。



写真 5-1 ・人口 15 万人の地方都市アンジェ市の賑わう中心市街地（出典©Leonard de Serres）

5.2 土地利用に拘束力を持ち機能する都市計画マスタープランの歴史

5.2.1 「土地利用計画（POS）⁹⁾ から「地域都市計画（PLU）¹⁰⁾」へ

まず、フランスにおける都市計画の変遷を整理する（図 5-1）。楠本・藤本・和田（1990）¹¹⁾の研究にもあるように、1967 年から、自治体ごとに土地利用のゾーニングを策定する「土地利用計画（以下、POS という）」が存在した。自治体のテリトリーを、NA（将来の都市開発区域）、NB（既存開発区域）、NC（農村区域）、ND（保全区域）の 4 種に分けていた。POS は、2000 年に保全系と事業系のプロジェクトを合わせて表記する「地域都市計画（以下、PLU という）」になった。その後はコミューン単位で策定する PLU を基準としてその規定条項に従い、それぞれのコミューンが民間業者や市民が行うすべての建築事業を対象に、「建築許可（Permis de construire）」を発行するルールが確立された。一般市民の住宅、商業店舗、産業施設などすべての建設事業に対して「建築許可」が必要で、一般市民も許可申請に訪れるので、各コミューンの Hôtel de Ville（日本の市役所がある建物にあたる）に行くと、1 階フロアの分かりやすい位置に「建築許可課」が設けられていることを確認できる。

9) Plan d'occupation des Sols ・ POS は 2000 年 SRU 法制定以降、徐々に PLU に取って代わられた。

10) Plan Local d'Urbanisme ・ コミューン単位で策定する都市計画マスタープラン。

11) 楠本侑司・藤本信義・和田幸信：農村地域の整備施策と空間形成の手段としての土地占有計画 POS, 日本建築学会計画系論文報告集第 417 号, pp 87-98, 1990.

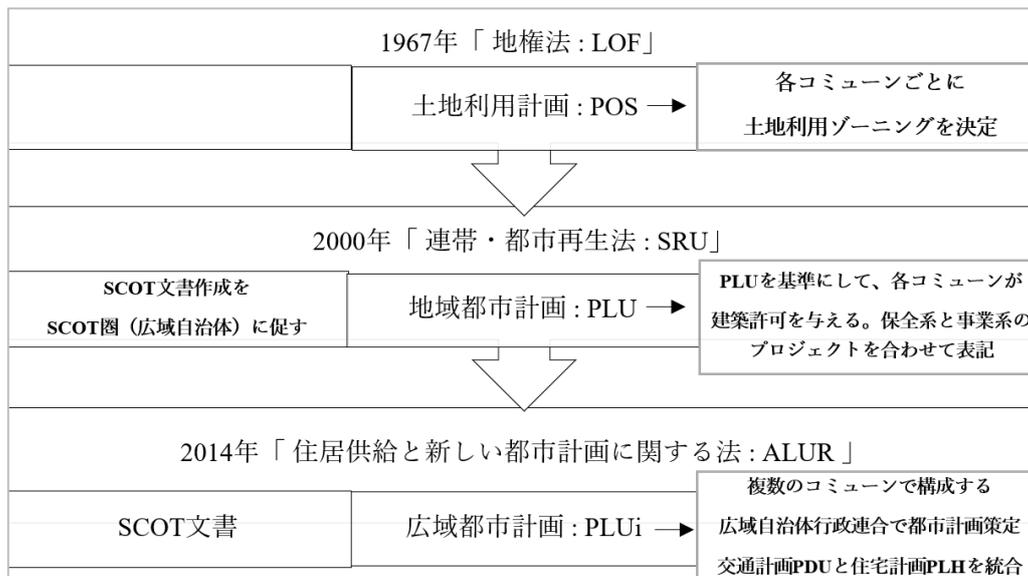


図 5-1 ・フランスの都市計画関連法整備と都市計画マスタープランの流れ（出典・ヴァンソン藤井由実・金山洋一・本田豊・村尾俊道：賑わう都市を創造するフランスの都市政策—なぜフランスの都市計画は機能するのか—, pp141, 実践政策学 第7巻1号, 2021.)

PLU は、和田（2007）¹²⁾によると、日本の建築基準法と景観法の内容を合わせ持つ。各自治体が規定する土地利用のゾーニングと、建築に関する規制 16 項（建蔽率、容積率は任意。高さの最高限度、前面道路や公共の空き地からの後退は必須）を表記する。建物の外観規制は任意だが、大半の自治体はその規制を設定している。これらの規定集を含む PLU は、自治体議会で議決され予算がつき必ず運用される都市計画である。行政と共に議員たちが中心的な役割を担う主体となり建築規制を策定し、PLU に沿って自治体の一般財源で都市開発事業が進められてきた。

12) 和田幸信：フランスの景観を読む—保存と規制の現代都市計画，鹿島出版社，2007。

また土地利用計画策定過程における合意形成への市民の参加も、法律で保証されてきた。POS策定過程における合意形成としての公開審査¹³⁾は1985年に環境法典¹⁴⁾に、PLUに代わってからは事前協議を義務付ける条項が2000年に都市計画法典¹⁵⁾に明記された。PLUが効力を発揮するには、知事による計画の公益性と各種法律との整合性の確認が必要である（例えば自然保全区域の遵守など）。土地収用を必要とする個々の都市計画事業には、官選知事が発令する「公益宣言¹⁶⁾（以下、DUPという）」が必要である。合意形成プロセスの詳細は第6章でみる。フランスでそれぞれの都市で街並みが揃っているのは、自治体が制定する現地の景観に適したこのローカルルールを適応しているからである。国が規定した厳しい広告取締法¹⁷⁾（1979年）や、歴史建造物から半径500m以内の建築を制限する景観保全法¹⁸⁾（1943年）なども、調和のとれた景観整備を保つ都市開発には欠かせない法律である。

13) 公開審査 : Enquête publique. 第2章 注46) を参照.

14) Code de l'environnement

15) Code de l'urbanisme

16) 公益宣言 : Déclaration d'Utilité Publique ・ DUP は公益事業実現を可能にする知事が発令する政令。公開審査(Enquête publique), 事前協議(Consultation préalable), 公益宣言(DUP)は、フランスで公益性のある計画策定において、策定者である自治体に義務付けられた合意形成のプロセスである。

17) Loi n°79-1150 du 29 décembre 1979 relative à la publicité, aux enseignes et pré enseignes . その後、幾度が改定された。

18) Loi n°82 du 25 février 1943 sur les Monuments historiques

5.2.2 地域の経済発展を図る都市計画の総合戦略文書（SCOT）¹⁹⁾

POS から PLU への転換を規定した 2000 年の「連帯・都市再生法²⁰⁾（以下、SRU 法という）」は、「住宅、交通、都市計画」が 3 つのキーワードであり、フルキエ（2014）²¹⁾が指摘するように、フランスの都市政策に大きな影響を及ぼした法律である。河原田・宮脇（2003）²²⁾の論文では SRU 法制定に至るまでの背景を述べている。

「農地の宅地化（Périurbanisation）」「都市の拡散（Etalement urbain）」とよばれる都市のスプロール現象に対する国の危機感は大きく、SRU 法では「土地消費（宅地化）を抑制する」目的で、「農村や自然地帯を保存し景観を保護しながら、現代の多様な住居のニーズに答えつつ、地域の経済発展を求める都市計画の総合戦略文書（以下、SCOT という）の策定」を広域自治体に促した。ストウルイユ（2012）²³⁾によるとこの措置は、その後の都市計画に変容をもたらした。SCOT の基本路線に従って、各コミューンの PLU が末端まで一貫性を持って策定される。岡井・大西（2009）²⁴⁾がストラスブール都市圏の SCOT の調整機能について調査しているが、本研究ではアンジェ SCOT 圏が策定した SCOT の概要を（表 5-1）で示し、PLU に対して上位概念としての SCOT の、自治体における位置と役割を整理する。

19) Schémas de Cohérence Territoriale.

20) Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain.

21) フルキエ・ノルベール：SRU 法以降のフランス都市計画法をいかに性格づけるか, pp291-315, 北大法学論集 64(3), 2017.

22) 河原田千鶴子・宮脇勝：フランスにおける都市連帯と都市リニューアルに関する法律（SRU 法）の一考察, Report of the City Planning Institute of Japan No.1 2003/04/25, 2003.

23) ストウルイユ・ジャンフランソワ：フランスにおける戦略的都市計画の変容－SCOT の場合－, pp185-219, 新世代法政策学研究 Vol 14, 2012.

24) 岡井有佳・大西隆：フランスの広域都市計画がもつ調整機能に関する考察－ストラスブール都市圏の地域統合計画 SCOT の大規模施設の調整事例をケーススタディとして－, pp 619-624, 日本都市計画学会都市計画論文集 Vol 44. No3, 2009.

分類 (ファイル名)	テーマ	内容
第一文書 Rapport de Presentation	地域の現状診断書 環境レポート	<ul style="list-style-type: none"> ・ SCOT 圏の定義と人口、雇用、経済（産業商業）、歴史文化遺産等の分析 ・ SCOT 圏内の地理的現況（農地、緑地、市街地、河川、交通網）の分析
第二文書 PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables)	持続可能な整備と開発プロジェクトを掲げる基本文書 3項目の地理的主軸を設けた基本文書	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の中心市街地活性化（SCOT 圏内に複数の拠点を設定） ・ 郊外生活圏の充実化（商業、交通） ・ 村落部の発展（農業、観光）
第三文書 DOG (Document d'Orientations Générales)	都市計画の総合的な指針文書 基本文書で記述した政策を実行する為の方法論を、処方箋や推奨の形式で述べた文書	<ul style="list-style-type: none"> ・ 経済発展（新産業の導入、手工業の維持、雇用集積地域への公共交通導入） ・ 移動政策（歩行者、自転車専用道路、農業用車両通行の安全確保、公共交通の強化） ・ 土地整備（農村の宅地化への制限） ・ 住宅開発（賃貸用住宅の充実化）など。

表 5-1 ・ アンジェ SCOT 圏における SCOT 文書の概要。 (出典・2014年7月アンジェ都市圏共同体発表資料« SCOT approuvé le 21 novembre 2011 »を翻訳，再構成)

SCOT を策定するのは、最小行政単位であるコミューン議会の議員，商工会議所，土地整備庁，県などを代表する者で成り立つ委員会で，委員長には通常 SCOT 圏の中心となるコミューンの首長が就任する。SCOT 圏は広域自治体行政連合の中心となる都市の通勤圏であることが求められる。例えばアンジェ SCOT 圏は 1,027 km²（60 のコミューン・人口 31 万人），アンジェ都市圏共同体面積はその半分（30 のコミューン・人口 29 万 6 千人）である。メトロポールや都市圏共同体などの広域自治体連合と異なり，SCOT 策定委員会には，行政府，議会は含まれず，執行予算は無い。一般的には SCOT は，土地利用規制項目を含まず建築許可と連動しないことが，PLU との大きな相違である。SRU 法制定後も行政コストの高騰と自然環境の破壊が案じられながらも国全体のスプロール化は進み，2020 年フランスの住居の 55%が一軒家で，全世帯の 58%が住居のオーナーである²⁵⁾。「広いスペースのマイホームを持ちたい」と願う国民に対して，いかに環境への配慮から市街地拡散を制限するか。これが，国をあげて追求してきた都市計画の課題の一つであるといえる。

2008 年のリーマンショックを経て，景気が回復してさらなるスプロールが加速される前に，国は 2010 年「環境グルネル第二法 (ENE)²⁶⁾」を制定した。2014 年には農村地帯における都市機能の拡張を避ける目的も兼ねて，コンパクトシティ構想をさらに明確に打ち出した「住居供給と新しい都市計画に関する法 (以下，ALUR²⁷⁾法という)」を制定した。これらの法律により，広域における SCOT 文書策定の重要性が強調された。

25) 出典・INSEE Focus N°217, INSEE, 2020. フランスの都市の中心部には Appartement (アパルトマン) と呼ばれる集合住宅しかない構造なので (都心の一軒家は非常に稀である)，郊外及び農村部にこれら一軒家が位置する。

26) Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

27) Loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové.

さて、これらの条文を読んで分かることは、「コンパクトシティ」に対応するフランス語の表現は無く、英語のまま使われることも殆どない。フランスではあくまでも、「農村の郊外化と都市の無秩序な拡散を避ける」と表現されている。農村地帯への住宅地の拡散を避けようとするれば、ある程度の都市の過密化と高層化の容認につながる。しかし、現在の郊外住民を都心に居住誘導することが、フランスのコンパクトシティの意味するところではないと解釈できる。これから庭付きの一軒屋を求めて郊外への転居を考える若い世代、地方税や固定資産税を支払い、消費活動が盛んな住民を都心に引き留め同時に環境保全を図ることが、都市計画の目的の一つである。よって、さらに魅力的な中心市街地をもつ都市を創出することが大切と考えられている。

5.2.3 PLU から、交通と住宅計画を統合した広域都市計画(PLUi)²⁸⁾へ

2014年のALUR法は、PLUを「広域都市計画(以下、PLUiという)」に移行させた。iはインターコミューン、コミューン間の広域化を意味する。フランスでは約35000のコミューンがあり、中核となるコミューンと周辺の複数のコミューンが1253の広域自治体行政連合体を構成している(2.1.2を参照)。小さなコミューンのみでゾーニングや土地利用を進めるのではなく、PLUiではより広域における整合性がある経済発展を目的とした。PLUiのもう一つの大きな特徴は、従来は別々に策定してきた「住宅計画(以下、PLH²⁹⁾という)」と「都市交通計画(以下、PDU³⁰⁾という)」を、一つの広域都市計画に統合させたことだ。PLUiは広域都市計画としての方向性と実際の活動プログラムを紹介する書として、一冊にまとめられる。アンジェ都市圏共同体のPLUi文書の概要を(表5-2)で示す。都市交通及び住宅計画の都市計画への統合は画期的であった。

分類(ファイル名)	テーマ	内容
イントロダクション(地域の紹介) (Rapport de présentation)	環境調査と現状診断 PLUiがもたらす環境への インパクト評価	土地利用の現状 農村地帯における宅地化の現状 経済、住宅、交通、商業の現状
持続可能な発展と土地整備のプロジェクト (Projet d'Aménagement et de Développement Durables)	地域発展の方向性と哲学	環境を保全する地域開発の方向性
土地整備とそのプログラム化の方向性 (Orientations d'Aménagement et de Programmation)	地域別土地整備の方向性	3つの地域に分けた分析 (市街地整備拠点、歴史観光拠点、 将来の開発対象となる都市整備拠点)
方向性と実現化のプログラム (Programme d'Orientation et d'Actions)	住宅供給と移動に関する政策	住宅計画と都市交通計画の実行に 際して必要な情報と施策(措置)
土地利用の規制文書(Règlement écrit)	土地利用の規則書	主要規制措置 ゾーニング(都市開発整備区、調整区 農村、自然区域) 建造物の高さ制限
補完書類(Annexes)	他の法律との整合性 他の指定地区との整合性 保健衛生との整合性	歴史的建造物の保存浸水、騒音対策など 指定工業整備地域など 下水道整備、廃棄物処理

表 5-2・アンジェ都市圏共同体の広域都市計画 PLUi(都市計画マスタープラン)文書の概要。この中で「方向性と実現化のプログラム」は日本の地区計画に相当する。(出典・アンジェ都市圏共同体発表紙資料«Arrêt de projet décembre 2015»を翻訳・再構成)

PLUi は、広域自治体行政連合のテリトリー全体の公共空間の配分や、農村地帯における土地の住宅地転用を規制してゆく為に、より統合的な都市計画のヴィジョンを求めた。「規則書である前に何よりも、地域全体の発展と整備のヴィジョンを示す指針書」だと、筆者はアンジェ都市圏共同体の副議長で、都市計画を担当するディミコリー氏（2015年当時）から直接聞いた。PLUi は、広域自治体行政連合議会で承認される議決案件であり³¹⁾、地方自治体が開発業者やプロモーターに与える建築許可を審査する際に照合する基本となる指針書となるので、大きな拘束力を持つ（図 5-2）。PLUi 策定の前には、診断や分析をコミュニケーションレベルから始める。その時に大きなサポートとなるのが都市計画機構³²⁾で、都市の分析・診断・調査を行い都市計画の策定を支援する非営利団体である。調査対象は雇用・経済・商業・不動産と多岐にわたり、都市の現状を映し出すようなレポートを作成する。その運営資金は調査受託に伴う収入の他に、都市計画機構のメンバーである国、地方自治体などからの拠出金に基づいている。機構は現在 52 都市に存在し、合計 1500 名の都市計画専門家を擁する。恒久的かつ一貫性のある調査を行い、全国的にネットワークがあり都市計画専門のシンクタンクとしての役割を果たす機構は、自治体への大きな支えとなっていることと考えられる。国は法整備を通じて方向性と哲学を示し、地方分権のもとで広域自治体が枠組みを決め、開発の基本哲学を知事と事前確認して SCOT 文書を設定する。その上でエリア内のそれぞれの広域自治体連合が、現場の裁量に基づいて PLUi を策定する。

レミネ・ペリノ（2014）³³⁾の発表にもあるように、SCOT と PLUi の内容との整合性チェックは、国の出先機関である県が監督する。もし自治体が「土地消費の抑制—農村の宅地化を抑える」努力目標を計画に記述しない場合には、その自治体の PLUi は、都市計画マスタープランとして認められない。

28) Plan local d'Urbanisme inter-communal・広域自治体行政連合が策定する広域都市計画。

29) Programme Local d'Habitat・各コミューンが策定する 6 年を目安とする住宅計画。

30) Plan de Déplacement Urbain・広域自治体行政連合が策定する都市交通マスタープラン。2019 年のモビリティ基本法制定後は、PM (Plan de Mobilité) に名称が変更された。

31) フランスの地方自治体議会が行う議決 (Délibération) は、日本の公共団体が制定する条例にあたる。フランスには自主立法権に基づく自治体の意思決定により制定される法はなく、議決は議会が策定した施策を運用する旨の決定ともいえる。

32) Agence d'Urbanisme・1967 年の地権法 (LOF: Loi n° 67-1253 du 30 décembre 1967 d'orientation foncière) により協会 (Association) の形で生まれた。現在では ALUR 法 (上, 注 27) によって、その理事会の構成メンバー、活動内容などが規定されている。

33) Lherminier, C. Perrineau, B : Loi ALUR - le PLUi, le nouvel outil de planification urbaine ?, pp1-6, Urbanisme Etude 2125 La semaine juridique N°16, 2014.

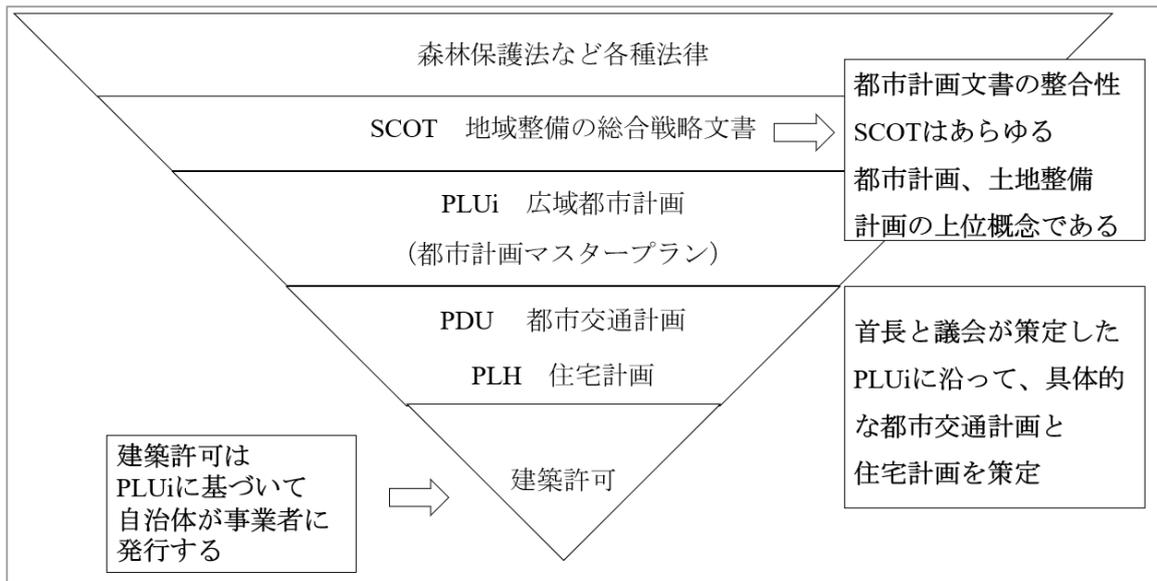


図 5-2 ・ SCOT 文書と、広域都市計画 PLUi（都市計画マスタープラン）文書、PDU、PLH との整合性、及び建築許可との関連図。（出典・ヴァンソン藤井由実・金山洋一・本田豊・村尾俊道：賑わう都市を創造するフランスの都市政策—なぜフランスの都市計画は機能するのか—，pp143, 実践政策学第7巻1号, 2021. 元出典・アンジェ都市圏共同体発表資料「SCOT approuvé le 21 novembre 2011」, pp3 の図に加筆，再構成）

5.2.4 自治体の自立に欠かせない PLUi とその現況

自治体は何らかの理由で PLUi を策定できない、或いは策定しない場合は、策定されていない自治体の区域に進出する業者に「建築許可」を与える権限は、自治体から官選の県知事に委譲されることになる。よって自治体にとって PLUi は、自治体の発展に直接関与した最大限に重要なものである。なぜなら、自治体は PLUi に基づいて「建築許可」を事業者に与える権利を有することによって、地域の都市計画に基づいた土地利用のコントロールができるからである。広域自治体行政連合の自立性を保持するためにも、議会と行政が協働して整合性のある都市計画策定に取り組んでいる所以である。

PLUi には実現に向けた 10～15 年度計画が組まれるので、市長や議員が交代しても都市計画は引き続き運用される。実際に PLUi が練られてゆく過程では、広域自治体連合の都市計画担当の副議長を中心として、広域行政を構成する各コミューンの首長、議会、行政が何度も協議を重ね、域内の土地利用を決定する。どんなに面積が小さいコミューンでも建築許可を発行するのは首長なので、広域行政の議会との調整が必要となる。アンジェ都市圏共同体の PLUi（2015 年に策定）では、「今後 10 年間で土地消費を 30%減少（過去 10 年間の農地宅地化面積に比べて）」と、郊外の宅地化率を下げる明確な目標を記載した。アンジェ都市圏共同体の PLUi は審査の結果、2017 年 2 月に議会で議決され、2027 年までをターゲットとしている。

PLUi を策定している自治体は 2020 年で、フランス全体の約半数であるが³⁴⁾³⁵⁾ (図 5-3) , その策定には平均 3~5 年を要するので、策定業務は行政や議員に大変な負担になる。PLUi 策定のインセンティブは、自治体自身が建築許可を発行できる自主性の確保であり、「計画ある開発を通じて美しいテリトリーを守り、次世代に伝えたい」という意思であると、PLUi 策定のプロセスとそのための方力を語るアンジェ都市圏共同体議会の議員や行政の都市局職員は説明している³⁶⁾。

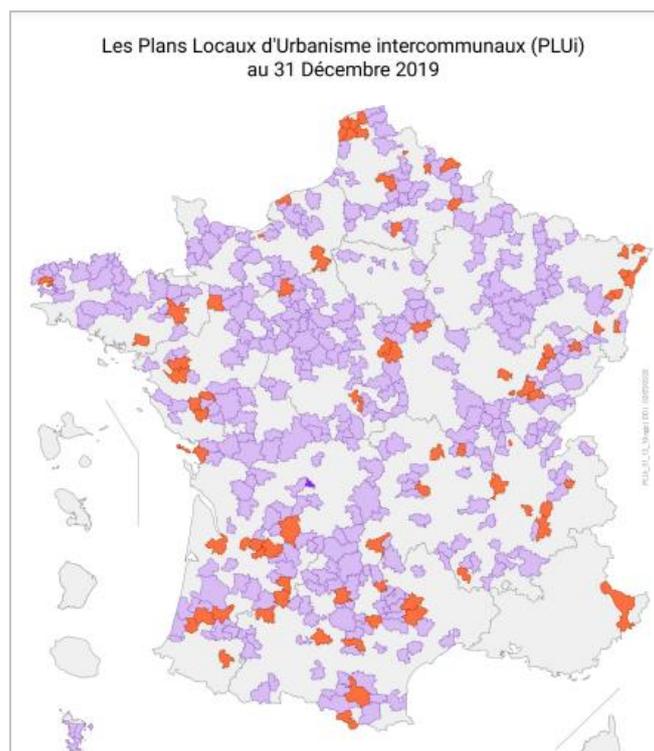


図 5-3 ・ 2019 年 12 月 31 日におけるフランス全土の PLUi 策定状況・紫地域は PLUi 策定済み自治体 373, 赤地域は協議中の自治体 83, 濃い紫は改定中の地方自治体 (出典・CLUB PLUi・<https://www.club-plui.logement.gouv.fr/le-club-plui-r6.html> / 2023 年 3 月閲覧)

34) 国は、PLUi 策定を終えた自治体を中心として、諮問機関「クラブ PLUi」を形成し、法律相談を提供している。

35) 人口の少ない広域自治体行政連合では、PLUi 策定に所要する時間は比較的短い。2020 年、1253 の広域自治体行政連合体のうち 637 が PLUi を策定した。それから議会での審議、議決、条例化に至るまで約 2 か~3 年を要する。

36) 出典・ヴァンソン藤井由実・宇都宮浄人：フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか, pp143-151, 学芸出版社, 2016.

5.3 国の商業調整と自治体を中心となる商業振興施策

5.3.1 国の商業調整・商店街と大型店舗，その規制法

次に，自治体が策定する都市政策の中での商業振興施策と，その背景にある国の商業調整を目的とした法整備の経緯を整理する．黒田（2004）³⁷⁾，バド（2013）³⁸⁾も指摘するように，フランスでも消費志向は絶えず変化してきた．従来の店舗にとっては，商品陳列や包装を極力省略した低価格小売業ハードディスカウント店³⁹⁾や，E-ショッピングなどの新しいスタイルの小売業態との競争が激しい．それにもかかわらず，地方都市の中心部すべてがシャッター街にならなかった背景には，国，そして特に自治体が果たした役割が大きいことを以下に示す．

まず商業調整に関する国の法整備から整理する．1984年に初めてフランスで小売業にセルフサービス方式が導入された．パリで750m²のスーパーマーケットが1985年に，ハイパーマーケットは1963年に始めて登場した⁴⁰⁾．そして瞬く間に食料品以外の専門店舗が並ぶショッピングセンターが，次々と郊外に整備された経緯は河野（2000）⁴¹⁾の論文に詳しい．しばしば中心市街地における小売り店舗の凋落の理由とされる郊外の大型商業施設（ショッピングモール）に関しては，佐々木（1993）⁴²⁾にもある1973年のロワイエ法⁴³⁾，1996年のラファラン法⁴⁴⁾や2008年の経済近代化法⁴⁵⁾がそれぞれ，郊外の大型商業施設規制法として制定された．

しかし結果的にはこれらの法律は，ショッピングセンター進出の規制として余り有効に機能しなかった．それは，新店舗の出店申請を審査する首長・地方議会議長・商工会議所代表などで構成する「県商業施設整備委員会」⁴⁶⁾が，雇用創出・事業税歳入の増加という魅力を前にして，出店許可を与えてきたからである．1963年に初めてカルフル⁴⁷⁾が開店して以来，70年代から大型スーパーは激しい勢いで増え続け，2008年には大型商業施設面積が年間400万km²増えた．しかしその後，単身世帯の増加などの社会構成の変化にもより，徐々に減少の傾向を見せ2019年には100万km²の増加にとどまった．

-
- 37) 黒田重雄：現代フランスの消費者行動と商業活動（後編），pp97-134, 北海学園大学経営論集 2(1), 2004.
- 38) Badot, O : Prospective du commerce urbain - Tendances, gouvernance et acteurs, BADOT and al, 2013.
- 39) LIDL や ALDI など，陳列や包装を極力省略した低価格小売業.
- 40) フランス国立統計経済研究所による定義では，2500m²以上のフロアを持ち，売上高の 1/3 が食料品である販売拠点をハイパーマーケット. フロア面積が 400～2500m²で，売り上げ高の 2/3 が食料品である販売拠点をスーパーマーケットとする.
- 41) 河野三郎：フランスにおける大規模小売商業企業の成長と再編成， pp 255-279, 富大経済論集フランス商業研究会, 2000.
- 42) 佐々木保幸：フランスにおける小売り商業構造の変動とロワイエ法, pp871-903, 関西大学商学論集 37 卷, 1993.
- 43) Loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat ・ロワイエ法は通称で，正式名称は商業・手工業基本法. この法律が，商業従事者の定年後の生活の社会保障制度や失業対策を整えるスキームを制定した.
- 44) Loi n° 96-603 du 5 juillet 1996 relative au développement et à la promotion du commerce et de l'artisanat ・ラファラン法は通称で，正式名称は商業・手工業の振興・発展に関する法律.
- 45) Loi n° 2008-776 du 4 août 2008 de modernisation de l'économie.
- 46) Commission Départementale d'Aménagement Commercial ・出店先のコミューンの首長と土地の商業界を代表する合計 11 名から成る委員会で，大型店舗（面積 1000m² 以上）出店申請を検討する（出典・Article R.751-1 du Code de Commerce, 商業法典に基づく）. CDAC が却下したプロジェクトには，首長は建築許可を与えることができない. アンジェ市が位置するメヌ・ロワール県商工会議所がまとめた商業白書“Livres Blanc du Commerce. Le grand bouleversement (2015)”では，郊外ショッピングセンター進出の有様を分析している.
- 47) Carrefour : 世界各地でスーパーマーケットを展開するフランスを代表する小売り企業の一つ.

5.3.2 シャッター街を生み出さない税制度の枠組み

フランスには空き店舗税⁴⁸⁾があり、課税率は空き店舗3年目が固定資産税の10%、4年目は15%、5年目は20%で、自治体の直接財源になる。また商業店舗の相続は一般の相続と同じ条件で行われるので、商店として登録された家屋への特別な相続税の控除などはない。経営者が年金生活に入る場合には、第三者に不動産や営業権⁴⁹⁾を売却するのが大半で、リタイアしたあとも相続時の節税対策を考えシャッターを下ろしたまま店を構えているという現象が見られないことは、第3章(3.2.1)で示した空き店舗率が低いことにも関連があると解釈できるものと考えられる。また中心街での店舗の売買取引には、先買権⁵⁰⁾を持っている自治体への申請と許可が必要となる。自治体为先買権行使放棄に署名した証明書がなければ、店舗不動産や営業権の売買契約は成り立たない。自治体に提出する申請書には不動産売買に関するすべての情報を記入するので、自治体が都心一等地の不動産市場の最新価格情報入手できる最上の手段ともなっていることと、アンジェ都市圏共同体の行政・商業部の職員から聞き取った。

新規店舗は必ず建築許可を自治体に申請する義務がある。「商業店舗の建築」「面積40m²以上の拡張工事」「建物正面の変更を伴うなどすべての改築工事」に対して、業者は建築許可申請書を市役所に提出する必要がある。これは20ページもある書類で実際には建築業者が代行記入・提出する。ここで自治体は、新規店舗が周囲環境の景観に即した店構えになるかどうかなど、徹底的に都市全体との整合性、環境関連法規への遵守性をチェックする。フランスではマクドナルドも周囲の色合いに合わせてトレードマークを整え、まちの風景に溶け込んだスタイルとカラーの建築デザインを施している。このような規制の基準となるルールや先買権が適用されるエリアは、前述のPLUiにすべて記載される。つまり商業政策においてもPLUiに基づいて発行する建築許可申請手続きを通して、商業店舗進出に対する自治体からの拘束力が働いていることが分かる。

48) Taxe sur les friches commerciales ・ Code Général des impôts 30/12/2006 の第 1530 項。

49) Fond de commerce ・ 営業権は、テーブルや椅子、在庫などの有形財産と、顧客名簿やノウハウなどの知財、立地、名声、売上など無形財産を含み、譲渡や相続の対象になる。

50) Droit de préemption ・ 2005年8月2日都市計画法典58条で、不動産所有権についての自治体の先買い権には、商工会議所を含む広義の協議を条件に、「営業権」と「賃貸借権」の双方を対象とするようになった。自治体の先買権が適用されるゾーン（中心市街が対象）は議会で決定する。

5.3.3 自治体が主導する「中心市街地活性化プログラム」

次に商業振興策において、自治体が果たす役割の具体例を示す。政府は、中心市街地における空き店舗率が高い人口 20 万人以下のコミューンを対象として、6,250 億円の予算（5 年間）で「中心市街地でのアクションプログラム」⁵¹⁾を打ち出した。コミューンが計画を国に申請する仕組みで、内容審査の結果補助金が給付される。2018 年 3 月には、補助金を受ける 222 のコミューンを発表した（図 5-4）。中心市街地活性化プログラムは、コミューンの首長が委員長となり計画の実行を主導する。県や州、民間企業等のプログラムへの参画や投資は可能であるが、その場合は当該自治体と協定を締結しあらかじめ決定された介入・協力分野においてのみ協働する。官選で地方において国を代表する地方長官（県知事）が、プログラムに対して国とコミューンをつなぐ。地方長官はコミューンの活性化委員会に出席し、複数の団体との協定締結時には署名も行う。中心市街地活性化の企画責任者と最終決定者が首長、企画に事業認可を与える最終調整者が地方長官と決まっており、責任の所在が明確である。

中心市街地活性化対策として、政府がコミューンに求めているプロセスを以下に整理する。



図 5-4 ・「中心市街地でのアクションプログラム」の補助金を取得したコミューン（出典・Observations définitives: Le programme action cœur de ville, pp13, Cours des comptes 会計検査院 S2021-1266-1, 2022）

51) Action cœur de ville・2017 年 12 月に国土結束・地方自治体関係省（Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales）が発表した、中小規模の自治体の中心市街地活性化を支援する計画。補助金を受ける自治体は最終的に 234 となった。

- ① 活性化プログラム委員会の立ち上げ・コミューンが現状分析レポートと、中心市街地活性化の企画書を作成し、総合戦略を構築する
- ② 都市計画の見直し・PLUi のゾーニングは、中心市街地と郊外とのバランスを考慮しているか？など、商業誘致と住宅政策の整合性を問う
- ③ ステークホルダー間の中心市街地活性化に関するアイデアの整合性を図る・議員、商店経営者などが、コミューンのアイデンティティや中心市街地発展の同じイメージを共有しているかを確認する。特に中心市街地のアイデンティティ設定が肝要で、住民が「中心市街地」と聞いた時に連想できる、共通したイメージづくりが求められる。中心市街地のランドマークとなる建物やショッピングストリート、イベントの多い広場などを拠点として、周辺商店街への回遊性を高めることを目的とする
- ④ 商店街への具体的なサポートを設定する
- ⑤ 商店舗の取り扱いを専門とする不動産業者の管理と活性化を図る

補助金の対象となり得る具体的な事業には、当時プログラムの管轄庁であった国土結束・地方自治体関係省が、その指導要綱で次の5つの基本軸を挙げている。

- ① より魅力的な中心市街地創出の為の住宅環境の改善
- ② バランスの取れた中心商業・郊外店舗との調整
- ③ 中心市街地への交通アクセス条件の向上、モビリティ全般と交通ネットワークの見直し
- ④ 都市資産や都市の形の見直しや公共空間整備と文化、歴史遺産の保存
- ⑤ 行政機構や公共施設への移動手段の整備

国土結束・地方自治体関係省は、小規模なコミューンも補助金を申請しやすいように、そのホームページで上述の事業説明書の記入法まで含めて、非常にきめ細かいガイダンスを与えている⁵²⁾。政府の5つの基本軸が示すように、補助金はクーポン発行などによる一過性の消費促進には使われず、商店街区域のハード整備を通じた商店街組合の活性化だけを意図するものではない。住民の生活全体の改善につながる、地域発展の原動力となる中心市街地全体の活性化が目的である。元来、商業が栄えているか、衰退しているかはエリアの経済状況の指標でもあるので、シャッター通り対策は商店街だけをターゲットにしたものではなく、レスツー(2016)⁵³⁾にもよると都心を構成する多様な要素へのアプローチが対象となる必要がある。ここでも自治体が中心市街地活性化プログラム実行の主体となって、シャッター通り対策を推進していることが分かる。

52) 出典 : L'accompagnement de projets sur mesure ・ <https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/laccompagnement-de-projets-sur-mesure-316> (2023年9月閲覧)

53) Lestoux, D : Revitaliser son cœur de ville - L'adapter au commerce de demain, Dossier Experts, Territorial Editions, 2016.

5.3.4 都市政策における商業と交通

商業施設への交通アクセスも、都市計画の中に包含されている。SCOT や PLUi は土地利用の展望を示す指針書であるが経済発展を期する文書でもあるので、商行為の自由を尊重するために、店舗や商業集積地の農地や郊外地への進出は禁止はしていない。しかし、商業進出可能エリアは PLUi のゾーニング文書で規定しているので、郊外の土地価格が安価でも商業施設の進出には規制がある。また地元の県商業施設整備委員会⁵⁴⁾が、商業施設進出をチェックするメカニズムはすでに述べた。都市計画の中にどのように商業戦略を組み込むかについては、都市計画法典⁵⁵⁾ L121.1-9 で読むことできる。「都市の中心市街地活性化を目的として商業の優先的ロケーションを考える。商業及び手工業整備が都市の持続可能な発展に計り知れない影響を及ぼし得ることを考慮して、その配置を考える。できるだけ土地消費（農村地の開発）を控えて既存の建物を利用し、駐車スペースの取り方にも配慮して密度の高い土地利用を進める。特に公共交通が導入され歩行者、自転車利用者のアクセスにも配慮した拠点に商業機能を誘致して、環境・建築・景観・さらにエネルギーと水の管理に配慮した整備を考える」「公共交通拠点に商業機能を集積させる」とも明示して、交通・商業・住宅を総合的に捉えながら、各自治体に都市計画を策定させる基本姿勢を法典は示している。それは公共交通でのアクセスが確保された商業施設の進出には、事業認可である建築許可を取得しやすくなることを意味する。

その結果、商業活性化の対処案として、公共交通の整備が当然のように考慮されている都市計画が策定されてきたことをフランスで見ることが出来る。つまり中心市街地を歩いてショッピングが出来る回遊性の高いエリアを創出するためにも、郊外から都心を訪れる住民の自動車による移動を抑制することが望ましいと考えられる。そのためには「安くて駐車しやすいパークアンドライド⁵⁶⁾」（3.4.1.1.参照）」を中心市街地のフリンジに整備して、そこから都心に向かう代替え交通手段の提供が必要となる。そのような考えに基づいて公共交通の中心市街地への導入が進み、フランス中を網羅する路線バス以外にも、6 都市に地下鉄、31 都市に LRT、41 都市に BRT がすでに整備され、地方都市でも公共交通で中心市街地にアクセスすることが可能になってきた経緯は第 4 章でみた。公共交通利用に不慣れな郊外住民へのモビリティマネジメントが施され、障害者へのアクセスが改善され、交通結節点も工夫されている。公共交通を利用すれば徒歩移動も増えるので、公共空間の整備等も同時に実施された。こういった整合性のある交通政策を実現する一連の事業は、フランスでは広域自治体連合が行っている。広域自治体連合は、公共交通、歩行者・自転車道、駐車場などを含む総合的なモビリティ計画を策定し、都市空間全体の整備事業の主体となり、公金を投入して

主導権と運営責任を持ち都市交通を導入してきた。2020年ではフランス全人口の約70%が、公共交通を利用できる地域に居住しているので⁵⁷⁾自家用車がなくても買い物ができる。

2014年以降は広域自治体連合が策定するPLUiには必ず交通計画が包括されているために、都市局のエンジニアたちが、技術的なフィジビリティや交通全体のメカニズムチェックの意見を交通局にも求めると、アンジェ都市圏共同体交通局で聞いた⁵⁸⁾。行政の中では、少なくとも交通局と都市局の協働が進み、縦割りの垣根を越えて都市計画に対するコンセプトを共有している。そのおかげで、アンジェ都市圏共同体交通局によると都市計画策定時に、あらかじめ公共交通ネットワーク、自転車専用道路やP+Rなど交通用途の土地を確保しておくことが可能になった。かつては道路や都市空間の管轄が、県、広域自治体行政連合、コミューンなどと細かく分かれていたので、広域自治体連合であるアンジェ都市圏共同体交通局にとっては、「P+Rを最も適切な土地に設置できない」「安全な交通結節地点を構築できない」などの様々な弊害が生じていた。現在では縦割りの障害が減少した結果、コミューン管轄下にあった道路や都市空間を、PLUiを策定する広域自治体連合の管轄下に移動させる動きもあり、広域で策定するPLUiは、現場で土地整備や公共交通導入企画を担当する行政から評価されていることを、同じくアンジェ都市圏共同体の「運輸と移動部」でのヒヤリングで確認している。

54) 注46)と同じ。

55) Code de l'urbanisme

56) パークアンドライド：中心都市のフリンジに整備する大型駐車場。市街地への車の侵入規制・減少が目的。3.3.4.2を参照のこと。

57) 出典・SENAT：La gratuité totale des transports collectifs, pp8, rap/r18-74, 2021. フランス上院レポート2021年2月10日。

58) アンジェ都市圏共同体「運輸と移動部」カバレ部長（第4章注43）参照）に行ったヒヤリングより（2015, 2019, 2021, 2022年）。

5.4 住宅供給と土地整備のプロセス

中心市街地の賑わいには、後背人口の存在が重要で、適切な価格で住宅を供給する必要がある。本項では自治体が主導権をもって開発する住宅供給計画と、都市開発の考え方とプロセスを整理する。

5.4.1 フランスの住宅政策の特徴

フランスの住宅供給の哲学についてまず考察する。岡井（2010）⁵⁹⁾が示すように、フランスの住宅政策は長年、低中所得者層に住宅を供給する「社会住宅政策」⁶⁰⁾であった。SRU法 L.5547 の「3500人以上のコミューンでは年間に建築許可を与える新規供給住宅のうち、少なくとも社会住宅を20%供給する」は、この法律が持つ「連帯（Solidarité）という概念を強く表現している。供給率20%は、2013年の通称「デュフロ法」⁶¹⁾ L.302-5で、25%に引き上げられた。違反自治体にはペナルティが課せられるが、自治体がPLUiに都市の高密度化や社会住宅供給の目標数値を表記して、具体的に努力している客観的な材料を示せば、実際にターゲットが達成されなくてもペナルティは課せられない。一方別荘からの固定資産税などで潤っている場合、地域の高級感を損なわないために、中低所得者層が入居する社会住宅の建築をせず、ペナルティの支払いを選択した自治体や、25%に達していない自治体も残っている⁶²⁾。しかし低中所得者層にも住宅を供給する「弱者を切り捨てない」政策の実行が地方自治体に義務付けられているため、総じて社会住宅の建設が進んでおり、消費意欲が旺盛な子育て世代の30~40歳代の住民が、都心及び都心から近距離の地域に、比較的廉価な住まいを獲得できることにつながったと解釈できる。

59) 岡井有佳：フランスの社会住宅地区の再生手法に関する考察，pp19-24，日本都市計画学会都市計画論文集，Vol 45. No3，2010。

60) Logement social・家賃に上限があり、一定の収入以下の所得だけが入居可能な住宅や、国の援助を得て購入できる住居等を指す。低家賃住宅(HLM：Habitation à loyer modéré)が84%を占める。2018年にフランスで550万戸あり、約1千万人が入居（フランス世帯数の15%）している。一般不動産家賃の高騰、単身世帯の増加、雇用が不安定なサービス業就業者の増加等の社会背景から、現在120万人の待ちリストがある（出典・Union sociale pour l'habitat: Les HLM en chiffres, pp3, 80e Congrès Hlm, 2019）。

61) Duflo法：Loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public.

62) 事例としてアルザス地方のコミューン・ワンツォノ。25%社会住宅の未完率が高い地域は、パリ首都圏、及び南のプロバンス・アルプ・コートダジュール地域圏。

5.4.2 民間の土地整備と開発事業にも自治体のコントロール

次に、住宅地の開発を含む都市開発のプロセスを明らかにする。民間主導のすべての都市開発も、自治体からの事業認可である建築許可の取得が求められているので、土地整備や開発には自治体の意向が確実に反映されると解釈できる。自治体が策定した都市計画に沿わない事業には開発を認めない仕組みにより、都市開発の整合性が守られていると考えられる。日本の建築主事の「確認」と異なり、拘束力が強い「建築許可」というツールを通して、自治体が民間が行う建築事業の詳細内容まで関与できる。建築許可を発行する際に、自治体側はあらゆる条件（例えばグリーンスペースを開発対象区域に増やすなど）を民間デベロッパーと交渉する。自治体によっては都市局のスタッフの4分の1くらいの人員までが、建築許可課に配置される。単なる行政的な許可を発行するだけでなく、PLUi全体を見据えて事業内容を検討する必要があるため、審査には益々全体的な視野が求められ、また審査内容もテクニカルになる傾向がある。それに対応して近年では審査チームの近代化、専門化が進み、法律、建築、交通、道路管理、環境問題など幅広い分野のスペシャリストを抱えていることを第2章2.2.4でも示した。

5.4.3 自治体が主体となる土地整備と開発事業

この項では、筆者がストラスブール広域自治体連合都市局で行ったヒヤリング調査⁶³⁾に基づいて、自治体が主体となる都市開発のプロセスを整理する。フランスの都市空間マネジメントは自治体が中心的役割を担う行政主導であり、一般財源で行われる都市開発事業である⁶⁴⁾。都市計画の上位段階では、都市開発の主要テーマやコンセプトは自治体が設定し、都市デザイナーチーム（本研究ではマスターアーバニストと呼称する）が、土地整備の基本プランをプロポーザル方式で提案する。チームのメンバーとなる土木専門家たちが道路、住宅、公共施設、商業施設の配置などの都市デザインの骨格を考える。インフラ整備を終えた土地をデベロッパーが開発する。その個々の建造物を担当する建築家や景観デザイナーのプランまでも、この都市デザイナーチームが最後までチェックする仕組みとなっている（表5-3）。

63) ユーロメトロポール・ストラスブールの「都市局・地域整備と都市計画課」課長（2022年の役職）ギヨーム・シモン氏(Simon, G)へのヒヤリングより(2021, 2022年)。

64) ヴァンソン藤井由実:フランスの地方都市における取り組み(論説), pp72-75, 日本不動産学会誌第31巻第2号, 2017.

主体	役割
政策主体	地方政治家（首長）、及び広域自治体行政連合議会の議員とその行政府 <ul style="list-style-type: none"> • SCOTとPLUiを策定 • PLUiには、広域自治体行政連合議会で決定した土地利用が明記される（首長及び議会が、行政と協働して土地利用の主要テーマを決定）
事業主体	自治体が土地整備開発機構（経済混合会社 ⁶⁵⁾ であることが多い）を設立 <ul style="list-style-type: none"> • 土地整備開発機構が、マスターアーバニストを選抜
マスターアーバニスト	道路、公共施設、グリーンスペース等の基本的設計を設定 <ul style="list-style-type: none"> • マスターアーバニストのプランに従って、土地整備開発機構が基本インフラを整備 • インフラ整備を終えた土地は、土地整備開発機構が不動産デベロッパー等に売却
建築工事の施工者	すべての土地整備プランは、常にマスターアーバニストの基本コンセプトに準ずる <ul style="list-style-type: none"> • アーキテクトたちが、個々の建造物のデザイン・建設を担当する • 全体景観の整合性を保つ為にマスターアーバニストの承認作業が行われる

表 5-3 ・自治体主導の都市開発における土地整備開発機構とマスターアーバニストの位置（出典・ヴァンソン藤井由実・金山洋一・本田豊・村尾俊道：賑わう都市を創造するフランスの都市政策—なぜフランスの都市計画は機能するのか—, pp147, 実践政策学 第7巻1号, 2021.)

5.4.3.1 決断する政治と行政と議会が協働で策定する計画

自治体が行う土地整備や住宅地の開発、或いは大型開発となる副都心整備では、法律が定めた環境保全や連帯を優先する方向性が地域開発の指針となる。政策主体はあくまでも政治家、議会、行政である。都市開発事業の主体者は、プロジェクトオーナー（Maître d'ouvrage）と呼ばれ、実際の工事を行う施工者であるプロジェクトマネージャー（Maître d'œuvre）と厳格に区別される。首長及び議会を中心とする自治体が策定するPLUiを基準として、開発の対象となる開発整備地区（以下、ZAC⁶⁵⁾という）を制定する。ZAC対象地域の提案は、大半が都市計画担当議員からの発案であり、行政の都市局はその内容のフィジビリティ調査や評価を行う。このように議会と行政で協働して「ZAC設立文書」⁶⁶⁾をまとめるが、ZAC指定地域の決定には、この文書の議会での議決が必要である。もし、ZAC指定地域に私有地が含まれる場合は、土地収用の為に知事が発令する公益宣言取得が必要で、住民との合意形成が義務付けられている。

65) Zone d'aménagement concerté

66) Dossier de création de ZAC

5.4.3.2 土地整備を担う土地整備開発機構

次に、水道、電気などのインフラ整備を行う土地整備開発機構が介入するが、その組織は代表的に以下の3つの形に整理できる。

- ① 自治体が資本を100%出資する地域公営会社（以下、SPL⁶⁷⁾という)としての土地整備開発機構。首長及び議員が都市のフラッグプロジェクトとみなす大型開発には、この形が適用される場合が多い。自治体のIn House機関といえる。例・リヨンのコンフレュエンス⁶⁸⁾副都心開発など。
- ② 官民合資会社で第3セクター（以下、SEM⁶⁹⁾という)としての土地整備開発機構。SEMは地方自治体が過半数で最高85%まで株式を所有できる民間会社である。取締役会には必ず自治体を代表する者1名を含み、そして投票権の半分は自治体を持つ。例・アンジェの住宅開発やストラスブールのライン河畔整備⁷⁰⁾など。
- ③ 民間の土地整備会社⁷¹⁾やデベロッパーが、都市開発主体になる。例・ストラスブールのエコカルティエなど。

SPLとSEMは入札業務などで自治体に課せられる制約に縛られず、職員の中には自治体からの出向者だけでなく、民間出身者や不動産デベロッパーのプロもいる。自治体は、開発に関する基本的な要綱（例・開発地に必ず小学校を建設する、など）を記載した「仕様書」⁷²⁾を準備する。開発のコンセプトを守らせることを目的として「諮問文書」⁷³⁾を自治体と土地整備開発機構の間で確認して、「業務譲与取り決め契約」⁷⁴⁾を締結し、自治体が土地整備開発機構に業務を譲与する。法律で必要とされる開発に先立つ環境調査等の手続きやあらゆる許可業務も、土地整備開発機構が自治体に代わって施行することが多い。こういった業務代行コストや土地整備開発機構の人件費などは、自治体からZAC予算として支払われる。土地利用に関する広報活動や、合意形成が必要とされる計画における事前協議は、土地整備開発機構が中心となって行う。

67) Société Publique Local : 自治体が100%出資する開発公社で、自治体の首長がSPLの代表取締役となる。

68) Confluence

69) Société d'Economie Mixte・第4章 注38)

70) Deux Rives

71) Aménageur privé

72) Cahier de charge : 仕様書は発注に対する条件書であり、該当開発に対する自治体の基本理念も表記する。

73) Dossier de consultation

74) Traité de concession

5.4.3.3 整合性のある地域開発を可能にするマスターアーバニスト

次いで、筆者が行ったマスターアーバニスト⁷⁵⁾とその発注元であるアンジェ都市圏共同体の土地整備開発機構 ALTER⁷⁶⁾へのヒヤリングと調査に基づいて、マスターアーバニストの役割を整理する。

土地整備開発機構⁷⁷⁾がコスト、タイムスケジュールなど選抜基準を設定して、競争入札（プロポーザル方式）をかけマスターアーバニストを選抜する。マスターアーバニストは都市プランナーとして、自治体の仕様書に従い土地利用計画の基本プランを考案する。住宅地域、工業区域や商業施設（もしあれば）、公共施設の配置（医療施設、学校、エネルギー・廃棄物処理施設）、道路網、公共交通網、上下水道のネットワークも計画する。高さ制限や壁面線後退などの集団規定や、デザインコードを設定する。環境への影響や人々の生活の質を考慮して、緑地を計画し天然資源の保護にも配慮する。各種の法律および規制に準拠する必要もあり、また将来、インフラ整備を終えた土地を購入する顧客（不動産開発業者、民間企業、公的機関など）の需要を評価することも求められる。このように介入分野が多岐に渡るので、必然的にマスターアーバニストはチーム構成になることが多い。土木・建築・景観デザイン・道路管理・環境・法律など、異なる能力を持つ専門家の集まりである。設計・建築事務所が、それぞれの入札案件に対して、応札書類の作成に必要な専門家を集めてチームを構成することが最も頻繁に見られる形である。その場合、事務所は建築家などの専門家たちと、期限付きでミッション毎に契約を結ぶ。各専門家が担当する職務範囲と、仕事内容の責任分担は明確である。全体的なコンセプトをまとめる代表者が、入札書類の責任者となりマスターアーバニストと呼ぶが、決して土木職とは限らない。マスターアーバニストのコーレンボーム氏は、筆者・宇都宮（2016）⁷⁸⁾で「チームのまとめ役には、錯綜する情報の統合化と多層化した集団のマネジメント能力が要求される。」と述べている。

75) アンジェ市在住マスターアーバニスト（2022年に定年退職）コーレンボーム氏(Korenbaume)へのヒヤリングに基づく（2015年及び2021年）。

76) ALTER（第4章の注77）で、アンジェ都市圏共同体 LRT-A 線導入に伴う沿線の住宅開発計画や LRT-B 線導入に伴うメヌ河畔プロジェクト（Cœur de Maine）の代表者、オリビエ・レゲール氏（Réguer, O）を主な対象として、筆者が2015年から2022年に行った数回のヒヤリングに基づく。

77) アンジェ都市圏共同体の大型住宅開発は、SPL（地域開発公社）の ALTER (Anjou Loire Territoire) によって遂行される。

78) 出典・ヴァンソン藤井由実・宇都宮浄人：フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか、pp155-159, 学芸出版社, 2016.

マスターアーバニストの選択は審議会（首長，議員，行政，有識者で構成. 計画規模により 5 人から 20 人ほどまで）が行う。選択の基準として，提案書に沿ってインフラ整備を行った場合の土地整備コスト（概算）以上に重要視されるのは，土地利用計画に見られる開発哲学のコンセプトへの評価と，その内容が公共の利益の促進に即しているかどうかの判断であり，整備対象となる土地の課題，自治体が意図する将来の発展への構想を，正確に把握しているかが審査対象になる，との説明を ALTER より得た。

選出されたマスターアーバニストが，具体的な最終マスタープランを，土地整備開発機構とも協議しながら仕上げる。議会がそのマスタープランを「実現文書」⁷⁹⁾として議決する。この時点でマスターアーバニストのミッションに対する報酬が，土地整備開発機構から支払われる。マスターアーバニストへの報酬は，インフラ工事の規模や内容の複雑度によって大きく変わるが，都市開発プログラム総事業費（土地収用，インフラ整備を終えてデベロッパーへの土地販売終了まで）の 10～12%が一般的である。インフラ工事を担当する施工業者は，土地整備開発機構が選択する。マスターアーバニストは，施工業者が行う工事施工管理（建築にあたる企業との協議を準備し，実行計画を立て工事をフォローする）もサポートする。マスタープランに基づき，土地整備開発機構が電気や上下水道，道路などの基本インフラを整備する。小規模な自治体では，自治体の都市局が直接マスターアーバニストを選出する。或いは自治体自らが設計したマスタープランに沿って，土地整備開発機構にインフラ整備をさせるケースもある。

5.4.3.4 工事の施工

インフラ整備が終わった土地は，土地整備開発機構が民間デベロッパーに分譲する。土地販売の失敗は土地整備開発機構には赤字として反映されるので，採算性のある企画立案が機構にも求められる。又自治体は地域に好ましくない建築事業者やデベロッパーには建築許可を発行しないので，土地整備開発機構は土地を分譲するデベロッパーの建築計画を精査する。

79) Dossier de réalisation

土地整備開発機構が先行投資を行いインフラ整備を施行し、デベロッパーへの土地分譲費が土地整備開発機構への歳入となる。土地分譲に際して発生する損失、または収益の取り扱いについては、上記の業務譲与取り決め契約に最初から規約を含めておく。歳入が歳出を上回った場合、例えばストラスブール広域自治体連合では、その収益を自治体と土地整備開発機構が折半していることを都市局で確認した。アンジェ土地整備開発機構の住宅開発オペレーション責任者も、「公共が主体となる都市開発に投資される資金は、税金という形で市民に戻ってくる。土地整備開発機構では、公共計画であるからこそ持続性のある開発政策が求められる、との認識が共有されており、公共事業といえども収益の上がる土地整備が期待されると認識している」と述べている⁸⁰⁾。

土地を購入したデベロッパーは、それぞれのアーキテクトに個々の建造物のデザインや建設を担当させるが、建造物のデザインは、常にマスターアーバニストがまとめた開発地区全体の基本コンセプトに準ずる必要がある。計画の最後まで全体デザインを細部にわたりチェックするのが、マスターアーバニストの任務であり、もし建造物に対する建築許可が取得できなかった場合には、マスターアーバニストが建築許可申請書の変更案作成に協力することもあり得ると、ヒヤリングを通して確認した。

5.4.3.5 交通も包括した都市空間景観形成の統合性

同じくマスターアーバニストや自治体へのヒヤリング調査⁸¹⁾を通して、道路、広場、公園などの公共空間のデザイン設計や開発整備に関わる景観デザイナーは、マスターアーバニストのチームに最初から参画している場合があることを確認した。またはエリアを区切って、土地整備開発機構が景観デザイナーだけを別途、公募で決めるケースもある。その場合はマスターアーバニストのプランに準じて、地域全体の整合性を考慮した景観デザインプランしか選抜の対象にならない。

80) 出典・ヴァンソン藤井由実・宇都宮浄人：フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか，pp150-154, 学芸出版社, 2016.

81) 第5章注63) 75) 76) と同じ

このようなプロセスの結果として、フランスで新しく開発される住宅地や副都心地域では、道路の照明から公園のベンチ、駐車場のデザインまで、トータルに調和がとれた空間デザインがストラスブール広域自治体連合やアンジェ都市圏共同体で施されてきた（筆者・金山ら，2022）⁸²⁾。例えばアンジェ都市圏共同体がその土地整備開発機構に委託して行った中心市街地の北部の LRT-A 路線沿いに開発した住宅地区においても、整合性のある景観を保った建築群が、十分な商業施設、グリーンスペース、託児所や幼稚園などの社会施設と共に実際に整備された。アンジェ都市圏共同体での都市開発計画において、マスターアーバニストの役割を務めた建築家へのインタビュー（筆者・宇都宮，2016）⁸³⁾ では、土木技師・建築家・景観デザイナー・環境問題、法律の専門家など異なる能力を持つ専門家の集合体が構成されて、マスターアーバニストのチームとして自治体の入札に対応していることが分かる。

一方 2014 年⁸⁴⁾に PLUi に都市交通計画と住宅計画が統合された結果（5.2.3 を参照），都市空間の再編成と都市交通計画が整合性を持ち，街路交通と沿道土地利用の連携も齟齬なく行われてきた⁸⁵⁾。公共交通導入の際には路線敷設と同時に，ファサード（建造物の道路側の面）からファサードまでの景観整備を伴った街路整備事業を同時に行ってきた（図 5-5）⁸⁶⁾⁸⁷⁾。都市交通導入事業の公開入札では，交通路線や街路景観のトータルデザインまで募集するので，都市交通の景観形成への統合は，都市のグランドデザインが遵守する憲章の大原則の一つであるといえる。ファサードについてはフランスの小都市を事例とした，橋本・片山（2013）⁸⁸⁾による詳細な研究発表がある。

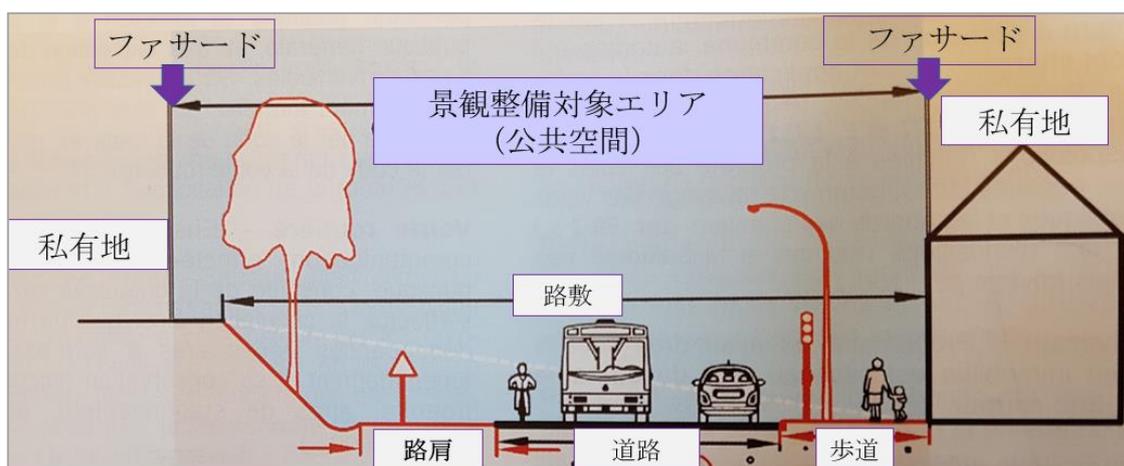


図 5-5・都市交通の景観形成への統合・ファサードからファサードまで。（出典・CEREMA : Gestion du domaine public routier Voirie et espaces publics, pp8, Recueil de fiches, 2015. の図に日本語を加筆）

国の機関であるフランス防災・環境・モビリティ・都市整備専門研究所（CEREMA）の仕様に準じた公共交通整備コストの予算リスト項目⁸⁹⁾の中にも、「専用軌道外の道路スペースと公共空間の整備」欄があり、その内容は「LRTの専用道路（駅とそのアクセスを含む）とファサードからファサードの公共空間のアップグレード工事（上部構造の設備を除く・・・以下略）を含む」と明記されている。人口30万人のアンジェ都市圏共同体におけるLRT-B線（9.9km）の工事の場合、全体工費の8%が「専用軌道外の道路スペースと公共空間の整備」に計上されているので、決して小さなコストではない⁹⁰⁾。新しい架橋工事を含む事業全体のコスト見積もりは、2億4,500万ユーロ（約318億円）であった。

82) ヴァンソン藤井由実・金山洋一・本田豊・村尾俊道：賑わう都市を創造するフランスの都市政策, pp148-149, 実践政策学会 vol 7, Number 1, 2021.

83) ヴァンソン藤井由実・宇都宮浄人：フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか, pp132-154, 学芸出版社, 2016.

84) 2014年策定された、住居供給と新しい都市計画に関する法(ALUR)による。

85) 出典・板谷和也・森本章倫：フランスの公共交通を活かしたまちづくり, pp58-79, 都市とガバナンス 日本都市センター Vol.24, 2015.

86) 出典・Richez, T: Le retour gagnant du Tramway à la Française, pp6, Dossier Urbanisme et Mobilité - La jaune et La Rouge, 2018.

87) 出典・Institut d'Aménagement et d'urbanisme : Tramway-une école française, pp8, 2014.

88) 橋本実希・片山伸也：フランスの小都市ヌーシャテル＝アン＝ブレイ＝におけるメインストリートのファサードに関する研究, pp55-58, 日本女子大学紀要家政学部第60号, 2013.

89) 自治体が国の出先機関である県の地方長官に、事業許可（DUP）を申請する際の提出資料として、CEREMAが整備項目ごとの予算リストのモデルを作成した。

90) 出典・ヴァンソン藤井由実・フランスはどのように導入都市交通手段を選択してきたか？ 運輸と経済, pp87, 第81巻第11号, 2021.

5.5 結論・フランスの都市計画マスタープランが機能する理由の考察

同章の 1 節から 3 節において示したように、フランスの都市計画マスタープランである PLUi は、交通、住宅、商業に関する政策を包括する。単なる土地利用の規制書ではなく、環境保全とのバランスを保ちつつ、地域全体の経済発展と都市開発のヴィジョンを総合的に示す自治体の指針である。そのマスタープランがなぜ機能するのかについて、以下に知見として 5 項目にまとめる。

5.5.1 PLUi が持つ大きな拘束力

法整備により示されている都市の未来像の方向性に従って、地方自治体の首長と議員が中心となり PLUi を策定する。PLUi に記載される建築基準法の内規制定は、自治体にゆだねられているので、地方議会が責任を持ちより地域に即した内規を制定する。また PLUi で制定された土地利用計画に沿って「建築許可」が発行されるので、フランスの都市開発では「計画なくして開発無し」⁹¹⁾と言い切っても良い。PLUi が決して机上の計画書ではなく建築許可発行を通じて、大きな拘束力を開発事業者や商業従事者に対しても発揮している。賑わう地方都市の再生が可能であった背景には、本章 3 項 2 で明らかにしたように常に商店舗の新陳代謝を促す空き店舗税などの法整備の役割が大きかったと解釈できると共に、PLUi に基づいて都市全体の開発計画と整合性を持たせてまちづくりを進めてきたことが一つの背景であると考えられる。

5.5.2 地方政治家の大きな役割

次に PLUi を策定し、実行に移す人的ファクターを見る。選挙で選ばれた市長や議員は市民の利益を代表していると考えられ、都市開発のリーダーシップを取る。特に、予算の大きな割合をインフラ整備に充てる交通計画を進める首長は、次期選挙を賭けて計画を遂行していると解釈できる。たとえばアンジェ都市圏共同体では 2023 年 7 月に開業した LRT-B 線導入工事予算は、年間投資予算全体の 2 割を占めていた⁹²⁾。将来の都市のあり方を議会や行政と協議した上で、市長は「どんな都市像を求めるのか」ヴィジョンをはっきりと示し、市民に説明することが求められている。PLUi のような公益性の高い計画策定においては、市民への情報開示と住民との対話を徹底して行う合意形成が、法律で義務付けられている。合意形

成については第6章で詳しく示すが、地区ごとに開催される事前協議の会合では、市長自らが、当該地区選出の議員や行政職員と共に、市民に地域開発全体の目的を語り、土地利用や都市交通導入計画などの一貫性を説明する姿を筆者は何度も確認しており、首長と議員の果たす役割が大きいことが分かる。

5.5.3 行政府の充実した人材

建築許可の発行権を保持しているのが自治体行政であることも重要で、都市計画、土木、地理、歴史など多様な学問を修めた専門性の高いスタッフをそろえ、行政内で調査ができる体制を整えている。また行政職員は PLUi を策定する議員をサポートし都市計画を実行に移すが、彼らには短期の配置異動がなくノウハウを蓄積することができる。こうして自治体が主導権を持ちつつ都市開発を可能にするための人材が、行政側にも確保される。彼らにはミッション遂行に対する熱意もある⁹³⁾。都市計画や交通計画において、他の自治体事例の視察や学習も盛んだが、それぞれの都市の独自のブランドの追及を大切にしており、都市ごとに個性あふれる魅力ある都市計画が実現されている実態を筆者は各都市で確認している。

91) 出典・ヴァンソン藤井由実・金山洋一・本田豊・村尾俊道：賑わう都市を創造するフランスの都市政策, pp150, 実践政策学会 vol 7, Number 1, 2021.

92) アンジェ市の2021年暫定予算は3億3800万ユーロ（約446億円：投資予算と経常予算の双方を含む）で、LRT-B線の工事予算は6700万ユーロで全体の2割を占める。2018年から2023年までは交通予算の割合が大きく、投資予算だけをみると、交通への投資がすべての将来計画投資予算の38%にも達する。

93) 2022年9月における、アンジェ市・街路コミュニケーション及び都市空間部のニコラ・ルグラン氏（Legrand, N）や、メトロポール・ナントの都市交通部のスタッフであるダヴィッド・モベール氏（Maubert, D）などへのヒヤリングでは、フランス中の自治体で同じ仕事を行っている仲間との情報交換が励みになっていると聞いた。また仕事に対する熱意は、都市計画が実行されてゆく模様を確認することに誇りを感じる、という回答であった。

5.5.4 議会と行政の協働

フランスの議会は一元制で議会多数派の政党から市長が選出される仕組みなので、市長の意向が比較的議会で承認されやすい。そして市長が議員の中から複数の副市長を選び、副市長は行政の各部署のトップとタグを組んで仕事を行うことを 2.2.5 で説明した。たとえば都市計画担当の副市長（議員）が、行政の都市局長と計画を進める。議員は EIU（選挙で選ばれた人）と呼ばれ、自治体職員にとって EIU の存在は大きい。都市計画局や交通局でのヒヤリングでは、計画の根幹に関わる質問や課題、承認などはすべて「EIU に確認してから回答する」と自治体職員が発言する⁹⁴⁾。この議会と行政の協働体制が、フランスで過去 30 年、自治体一般財源の 4 割近くを都市計画や交通計画に投資することを可能にしたと推察する⁹⁵⁾。同時に政治・行政・民間の人材交流が盛んであり、専門性の異なる人材交流は、議員、行政、現場が情報交換を行いつつ PLUi を協働遂行することにつながっている。

5.5.5 整合性のある都市開発の実現に寄与するマスターアーバニストの存在

PLUi の実践段階では、土地整備開発機構が国の制度を理解し、行政の都市計画や交通計画を建築家や運輸事業者と結び、都市デザイナーや道路管理者などとの調整を行いコーディネートする機関として機能している。土地整備開発機構と協働しながら、マスターアーバニストが、都市計画の最後の仕上げりまで整合性を持たせたデザインを実現するためのコントロールができる仕組みが整っている。このように、フランスの都市政策においては「決断する政治と議会、実行する行政と専門家集団とのコーディネーション」のプロセスをはっきりと見ることができる。

本研究では、交通、商業、住宅政策を統合した都市政策を進め、賑わいのある中心市街地を創生したフランスの地方都市が、都市計画マスタープランを策定、実施に持ってゆく過程を整理した。都市政策を策定するフランス人の姿勢に共通してみられるのは、山田（2011）⁹⁶⁾ が論じるように「我々の都市」という共通感覚であると解釈できるものと考えられる。充実した地方都市の生活を支える質の高い公共空間利用と都市文化資産の豊かさに、地方都市に居住する人々は誇りを持っていると考えられ、それらの都市環境を決定する上で都市施策の中心を占める都市計画マスタープランは大きな位置を占めていることを示した。

94) 2022 年 9 月のパリ市役所の街路部のモビリティ長官・トリスタン・ギュー氏 (Guilloux, T) へのヒヤリングでは、「我々は選ばれた代表者のために奉仕する(On est au service des élus)」との発言を聞いた。

95) 第 2 章 2.2.5 及び注 42) を参照。

96) 山田圭二郎：「我々の」都市という共通感覚・フランス視察を振り返って、pp74-78, 京都大学安寧の都市研究レポート 1, 2011.

第 6 章 新しいまちづくりを可能にした合意形成

本章では、2, 3, 4 章で明らかにしたように、近年新たな公共交通の導入や中心市街地の再編を盛んに行っているフランスを対象として、それらの事業の合意形成のための制度の歴史と現状を述べるとともに、日本との比較も踏まえながらその意義と課題について考察する。都市空間再編成の政策の実施に際しては、道路空間の再配分など従来とは異なる発想に基づく総合的な施策を伴う場合が多いため、その合意形成の手法は日本における政策実行の参考になることも十分にあり得ると期待する。なお本論文では合意形成は、都市計画、交通整備計画等の策定や実施に先立ち、市民参加のプロセスのみならず地方自治体が行う活動全体を含むものとする¹⁾。

第 1 節で既にいくつか発表されているフランスでの合意形成の制度に着目した論文や書籍に基づき合意形成の制度の変遷と関連法を検討するとともに、第 2 節で 1980 年代からの合意形成の制度の変遷と関連法をまとめる。第 3 節では整備計画を事例として、2000 年代以降の合意形成の法律の手順に沿った詳細な実施手法を解釈する。第 4 節で合意形成活動の近年の傾向を述べた上で、近年の制度改正を踏まえた合意形成の実施方法の傾向を検討するために、人口 15 万人のアンジェ市での都市空間再編計画を事例として、2015 年から 2018 年に合意形成の一環としてコンサルタシオン活動のプロセスで実施された、住民集会（以下、フランス語の原語表現に従い、パブリックミーティングという）の実例を第 5 節で示し、その特徴を第 6 節で整理する。地方自治体において試行錯誤が繰り返された結果、過去の教訓を得てより充実した形で行われている合意形成の手法を示し、合意形成活動を主導する自治体が、如何にその方法論を発展させてきたかについて明らかにする。その上で、7 節では現時点での合意形成の特徴と意義について考察し、今後の課題を示す。

我が国の都市計画の合意形成の改善に寄与できることも念頭において、フランスの自治体や首長の合意形成への対応の在り方についての解釈にも重点を置く。合意形成を通して、将来の都市の在り方を自治体と市民が協働して作り上げてゆく、フランスの具体的なプロセスと方法論を総括的に検討し、日本で政策を実行に移す際に参考になりうる知見を示すことが、本章の意図である。

1) 本研究は、都市計画、交通計画の策定段階で、自治体が主体となり行う合意形成の制度や活用を対象とする。公開討論全国委員会(CNDP : Commission nationale du débat public)が行う、大規模な事業計画（主に国が事業主体となる）に対する合意形成である「公開討論」は、本研究の対象とはしない。

6.1 フランスの合意形成に関する既往論文

フランスにおける都市・交通政策の合意形成は、次世代型路面電車(以下, LRT という)整備等を対象として既にいくつかの論文や書籍において研究されている。フランスの都市・交通政策に関する合意形成の既往研究には、カーン市における新交通システムの合意形成について述べた望月(1997)²⁾の論文, 都市交通計画(以下, PDUという)策定プロセスに関する野口(2006)³⁾の発表がある。板谷・原田(2004)⁴⁾はオルレアン都市圏共同体でのPDU策定過程における合意形成に言及し, 2005年⁵⁾には, フランス全土を対象とした合意形成の研究がある。さらに松中(2008)⁶⁾は, LRT導入の影響とその評価について文献調査をもとに論証している。また都市計画では, 総合戦略文書(5.2.2.を参照。以下, SCOTという)策定における合意形成についての, 岡井・大西(2006)⁷⁾の論文, パリ再開発に関する合意形成について述べた内海(2013)⁸⁾の論文がある。

2) 望月真一:カーン(フランス)にみる行政責任と住民参加-TV R 導入に関わるコンサルタシオンから, pp116-117, 都市計画 46号4頁, 1997.

3) 野口健幸:公共交通利用促進に向けたフランスの都市交通戦略に関する考察, 運輸政策研究, Vol.9, No.1, 9, 2006.

4) 板谷和也・原田昇:フランスPDUにおける合意形成過程, pp183-188, 土木計画研究論文集, Vol.21, No.1, 2005.

5) 板谷和也・原田昇:フランスにおけるPDUの策定-運用実態に関する研究, pp44-45, 土木計画研究論文集 Vol.22, No.1, 2004.

6) 松中亮治:文献調査に基づくLRT導入の影響とその評価に関する研究-ストラスブール・ミュールーズを対象として, pp 811-816, 都市計画論文集, 43.3 巻, 2008.

7) 岡井有佳・大西隆:フランスの広域都市計画手続きにおける合意形成手法に関する研究, pp 44-48, 都市計画論文集, No41-1, 2006.

8) 内海麻利:フランスの再開発における参加制度の実態に関する研究パリ・リアル地区のコンサルタシオンに着目して, pp693-698, 都市計画論文集, 48号3頁, 2013.

いずれの論文も制度そのものの調査や制度運用についての詳細な調査研究であるが、具体的に合意形成を主導する自治体の在り方や、合意形成が成功している要因及び背景への言及は少ない。一方、岩淵（2008）⁹⁾は合意形成を市民参加の観点から研究し、2017年¹⁰⁾にはユーメトロポール・ストラスブールを例にして市民参加の実践例を報告している。しかしながらこれらの殆どの文献の発表からはかなりの年月が経過しており、自治体に関する法整備環境も随時更新されている。一方、近年の報告としては南（2020）¹¹⁾があるが、主に鉄道整備制度の紹介に焦点を当てたものであり合意形成をテーマとしたものではない。また、書籍では望月（2001）¹²⁾がリヨン都市圏共同体（当時、2015年にメトロポールに移行）における都市計画の合意形成を、筆者（2011）¹³⁾は、ストラスブール都市圏共同体（当時、2015年にユーロメトロポールに移行）のLRT導入計画における合意形成のプロセスを、筆者・宇都宮（2016）¹⁴⁾はアンジェ都市圏共同体のLRT導入計画を対象とした合意形成についてそれぞれ解説しているが、これらの書籍の発行後も制度等が様々に変遷している。そこで本研究ではそれらの2016年以降の変化を踏まえて制度の変遷と現状を解明すると共に、近年の合意形成の活動内容の具体例も加えて、自治体が合意形成を遂行するプロセスと手法を明らかにし考察を加える。

9) 岩淵泰：フランスの都市成長と住民参加 CUBの地区委員会、地区評議会を一例に、pp 85-105,熊本大学学術リポジトリ 熊本大学社会文化研究, 2008.

10) 岩淵泰：都市成長に対する市民参加の制度的発展ーフランス・ストラスブール市を一例にー, pp188-19, 日本都市計画学会都市計画報告集, 2017.

11) 南聡一郎：フランスにおける都市鉄道投資と都市再開発グラン・パリ・エクスプレスと地方都市のLRTプロジェクトを中心に(特集鉄道と都市が相互に与える影響)ー(海外における鉄道整備の制度と事例)ー, pp86-89, 都市計画 69号5頁, 2020.

12) 望月真一：路面電車が街をつくる, pp203-208, 鹿島出版会, 2001.

13) ヴァンソン藤井由実：ストラスブールのまちづくり, pp78-89 and pp109-113, 学芸出版社, 2011.

14) ヴァンソン藤井由実・宇都宮浄人：フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか, pp160-179, 学芸出版社, 2016.

6.2 合意形成の歴史

合意形成は、「プロジェクトに関連する複数の関係者が合意を形成するために取る活動全体」を指しており、国の機関である防災・環境・モビリティ・都市整備専門研究所 CEREMA (2020)¹⁵⁾ は、そのプロセスをパブリックインボルブメントとしてまとめている。以下に自治体が主体となって行う合意形成についての経緯を明らかにする。

6.2.1 2000年以前における公開審査制度

フランスでは1810年から土地所有者の利益を守るために、自治体による土地収用を伴う開発計画の公益性を証明する *Enquête publique* とよばれる公開審査制度が創設されていた。これは、市民にその私有地の自治体への提供を要求する場合に、公的収容に伴う公益宣言に先立って実施される制度であった。その後1983年7月12日制定の通称「ブシャルドー法¹⁶⁾」(公開審査の民主化及び環境保護に関する法)で、環境保護の観点から、住民参加の機会を保障する役割が与えられた。すなわち、市民に計画の内容を知らしめ、公開審査制度に市民参加型の要素を与えた。しかし「環境に影響を与える可能性がある」整備事業プロジェクトや、一部の都市計画文書策定に対象が限られた。公開審査委員会は、自治体や民間が提案するプロジェクトを市民に周知し、市民が台帳に記載したプロジェクトについてのコメントを聴取した。

公開審査は、計画案を公人¹⁷⁾等(当該自治体が属する県議会の議長や議員、地方長官¹⁸⁾、地域圏議会の議長や議員など)の意見を浴えて市民に紹介する計画開示のプロセスとして実施され、市民との直接対話が行われる唯一の機会でもあった。しかしその段階ではほとんど計画が決まっていて、市民の意見が真に活かされる機会は事実上少なかった。公開審査の結果、自治体が計画内容を変更することもあったが、すでに決定している計画に対してのコメントを台帳に書くだけの場合もあった(公開審査は台帳への記帳以外にもあるが、内容詳細は、6.3.3.1で解釈する)。

15) CEREMA : Participation. Implication du public - approche générale, pp1-19, 2020.

16) Loi n°83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement : フランスでは立法議員の名前(この場合はブシャルドー・Bouchardeau)で、法律を一般的に名付けることが多い。

17) *Personne publique* : 公法上の制度の対象となる公人(議員、地方長官など)、または法人(地方公共団体や公的機関)を指す。

18) 第2章 注15)を参照。

そこで、公開審査の上流の段階における市民参加が求められ、1985年の「整備計画原則の定義と実施に関する法」¹⁹⁾で、地域整備事業のオペレーションと活動に利害関係者を参加させることを目的として、事前協議（Concertation Préalable. 以下、コンセルタシオン）の原則を定め、同時に整備主体である自治体がコンセルタシオンの実施主体となることを明記した。都市計画法典の L.300-2（1985年）²⁰⁾で、『自治体の当該計画の管轄局はコンセルタシオンの手法で、住民、地域の NPO 組織（Association. 以下、アソシアシオン）や計画に関与する人々に、「土地利用計画(Plan d'occupation des sols. 以下 POS²¹⁾)の修正や改定」, 「自治体が開発する整備地区（Zone d'Aménagement Concerté, 以下 ZAC²²⁾）の設定」, 「市民生活に影響を及ぼす開発事業」についての事前情報を提供しなければならない』とし、計画策定の初期段階において、市民への情報公開を自治体に促した。

6.2.2 2000年代に本格化するコンセルタシオンの活動

2000年代に入り、「連帯・都市再生法」²³⁾（以下、SRU法）により、POSが、「地域都市計画」（Plan Local d'Urbanisme. 以下、PLU. 5.2.1.を参照）になった。従来の土地ゾーニングだけでなく、保全系と事業系のプロジェクトが統合された PLU の策定では、議員や地域の経済的アクターだけでなく、住民も含めたより広範で積極的な参加と貢献が求められた。SRU法は、コンセルタシオンの対象を SCOT にも拡大し、また PLU の策定から議会での承認まで、コンセルタシオンを自治体に義務付けた。SRU法を受けて、2000年に都市計画法典 L.300-2 は、『市議会や広域自治体行政連合の審議機関は、SCOT と PLU の策定や見直し、ZAC の設定、コミューンの生活環境或いは経済活動に影響を及ぼす全ての整備事業の策定の全般過程において計画実施の目的、及び住民、アソシアシオン、農業従事者を代表する市民たちを包括するコンセルタシオンの手法について、討議する』と改定された。

19) Loi n° 85-729 du 18 juillet 1985 relative à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement.

20) L.300-2（1985年）の直訳は、「自治体議会は、プロジェクトの策定準備期間中、当該プロジェクトの目的と住民、地元団体、その他の関係者を参加させるコンセルタシオンの手法について審議する。以下略」で、コンセルタシオンという言葉が明記された。

21) 5.2.1. 及び 第5章 注9)を参照。

22) 5.4.3.3. 及び 第5章 注64)を参照。

23) Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains. 5.2.2.を参照。

都市計画法典 L300-2 の規則書 R300-1²⁴⁾で、LRT や BRT 等の都市交通導入プロジェクトなどの都市インフラ整備事業も、コンサルタシオンの対象とした²⁵⁾。「コミューンの生活環境或いは経済活動に影響を及ぼす全ての整備事業」の内容は、2003年に政府が提出する法案や命令に対し助言を与える諮問機関の国務院が、法律の施行令として制定する行政立法の勅令により制定した。現在ではコンサルタシオンが適用されるプロジェクトのリストは、都市計画法典規則書 R.103-1 条で、既存の道路を表面積 3,000m² 以上の歩行者エリアに変更する道路空間再編成、または同じ表面積の歩行者エリアを取り除く場合、などと細かく規定されている。

法律では「PLU は、コミューンの主導と責任の元に策定する。」としたが、コンサルタシオンの方法は具体的に規定せず、コミューンがコンサルタシオンの手法を選択できるとした²⁶⁾。コンサルタシオンを行うための告知の具体的なコミュニケーションの方法や、コンサルタシオンを実施する時期についても、各自治体の裁量に任せられた。従ってコンサルタシオン活動が自治体内で一般化していなかった 2000 年前後では、公的機関である都市交通・都市計画・公共建築研究センター²⁷⁾ が、先駆的にコンサルタシオン活動を行ってきたリール市などの具体的な事例を挙げながら、ガイダンス情報を他の自治体に対して文書やネットで紹介してきた。

24) 都市法典 L.300-2 に付随する規則書で、コンサルタシオンの対象となる都市計画事業内容を詳しく記載した。また都市法典 L.103-5(2015 年)で、都市整備事業が SCOT 或いは PLU 文書の見直しを必要とする際には、整備事業と文書の改訂の双方がパブリックコンサルタシオン（市民対象の事前協議）の対象になり得るとしている。

25) その後、PLU は 2014 年住居供給と新しい都市計画に関する法（ALUR 法・Loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové）により、交通計画 PDU と住宅供給計画 PLH を包括する PLUi となった。よって交通インフラ整備計画も、コンサルタシオンの対象となる。5.2.3.を参照。

26) ただし都市計画法典 L103-4（2016 年）で、「コンサルタシオンは、一般市民が十分な期間、プロジェクトの規模と特性に適した方法で、プロジェクトに関する情報や、適用される法律または規則書で要求される意見にアクセスし、所轄官庁が記録・保管する意見や提案を策定できるようにするものである」と条件を付けた。つまり、上記の目的を達成できるような有効な方法で、自治体がコンサルタシオンを実施することを要求した。

27) Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques. CEREMA の前身組織である。

6.2.3 近年の法整備による合意形成の強化

2010年には、環境法典のL120-1²⁸⁾が、環境に影響を与える可能性のある特定のプロジェクトや計画文書の作成において、策定の上流段階での任意の一般市民の参加を定義し、国や自治体が行うプロジェクトについての情報公開と市民参加を促した。ただし自治体にとっては、すでに都市計画法典L.300-2によるコンサルタシオンを実施している場合は、環境法典によるコンサルタシオンが重複することはない²⁹⁾。

なお2015年には都市計画法典L.300-2が、L.103-2~6に改定され³⁰⁾、従来のコンサルタシオンの対象に加えて、都市再生プロジェクトにもコンサルタシオンを義務付けた。

一方、公開審査制度に関する法律も年を追うごとに詳しく補完された。公開審査の対象範囲や手続きなど実施手法に関する多くの要素の見直しが必要となり、幾度かの改定を経て、2017年には環境法典L.123の各項及び規則書で、審査委員の任命の仕方、委員の任期、調査の為に提出された書類や登記簿の電子ファイル化など、より細かい決まりを規定した。

28) 環境法典 L.120-1 (2010年のバージョン)の直訳は以下。「国とその公的機関が決定する規制が、環境に直接かつ重大な影響を与える場合は、市民参加の対象になるとする。」

29) 環境法典 L.121-15-1 (2016年)で、「都市計画法典 L.103-2により、すでにコンサルタシオンが義務付けられているプロジェクトや都市計画文書は、環境法典によるコンサルタシオンの対象外となる」とした。

30) 2016年1月1日のオールドナンス(国会委任による命令)2015-1174とデクレ(行政立法)2015-1783により、L.300-2がL.103-2~6に改定された。同じく規則書R300-1はR103-2となった。

6.3 合意形成の具体的なプロセス—アンジェ都市圏共同体の LRT 整備事例

2015 年までにおける合意形成のプロセスについてそれぞれ紹介されているが（筆者，2011）³¹⁾（筆者・宇都宮³²⁾，2016），その後のコンサルタシオンについての都市計画法典，公開審査についての環境法典における度重なる条文改正を踏まえ，合意形成全体の過程を 6.3.1. から 6.3.4. の 4 段階に分類する（図 6-1 では a) から d)）と共に，各段階をさらに詳細に説明し示す。

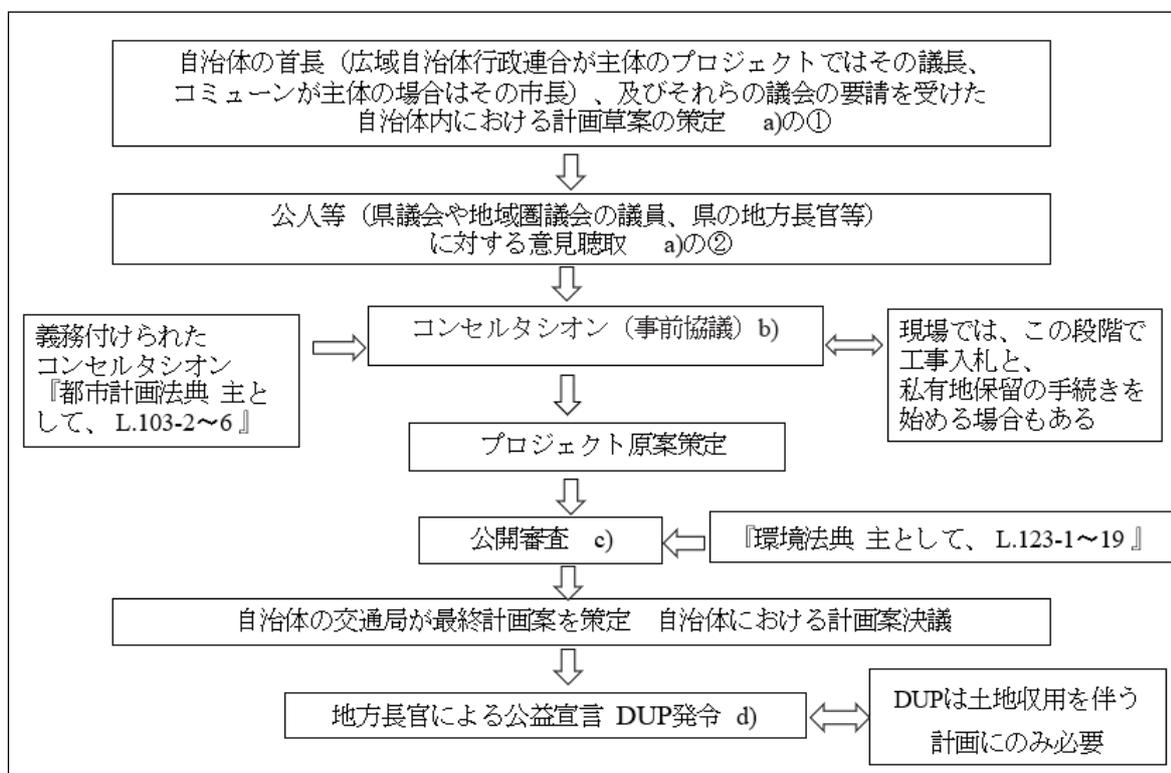


図 6-1：フランスの自治体における，LRT 導入計画での合意形成のプロセス事例（出典・ヴァンソン藤井・金山洋一・岡井有佳・村尾俊道・本田豊・中川大：「フランスにおける都市政策実現に向けての合意形成に関する研究」， pp105, 実践政策学第 8 卷 1 号， 2022）

31) ヴァンソン藤井由実：ストラスブールのまちづくり， pp78-89 and pp109-113， 学芸出版社， 2011.

32) ヴァンソン藤井由実・宇都宮清人：フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか， pp160-179, 学芸出版社， 2016.

6.3.1 計画の策定初期段階での合意形成

合意形成の具体的な活動内容を、広域自治体連合アンジェロワール・メトロポール（Angers Loire Métropole. 以下、ALM という）における、LRT 導入計画を例として検証する。人口 15 万人のアンジェ市(6.5 を参照)を中心として、周辺 33 のコミューンが構成する人口 30 万人の ALM は、議会機能と予算執行権をもち、ALM 全域のエリアを対象として地域都市計画マスタープラン（以下、PLUi という。5.2.3 を参照）を策定している。PLUi は交通計画、住宅供給計画を統合するので ALM の交通局は、ALM を構築する 33 のコミューンから権限移譲されて、ALM エリア全体を対象とした交通政策を策定、実行する。

6.3.1.1 プロジェクトの計画草案の立案 【a)の1】

- ・都市交通の政策主体としての ALM の議長（中核であるアンジェ市の市長が兼任）及び議会の要請を受けて、交通政策を管轄する ALM の交通局が、計画の草案を策定する。
- ・ALM の都市局、交通局、道路局、公園局などのメンバーで構成するパイロット委員会が計画の骨子を策定する。
- ・プロジェクトの草案策定が開始され、ALM の議長や議員と、専門家との間で意見交換、計画に関する協議が始まる。合意形成活動は必ずしも市民だけを対象とするものではなく、計画をたてる当事者たち（ALM の議長、議員及び ALM の複数部局の職員）の間の合意形成のための意見調整プロセスも含む。すなわち、具体的なプロジェクトの考案に入る前に、政治家や ALM の職員たちが、それぞれプロジェクトに対して持っている理念や哲学を徹底的に討論することから始まる。
- ・都市計画や交通の専門家から成る技術委員会を設置する。それまでの議論の内容や、プロジェクトへのまとめられたコンセプトを受けて、技術委員会で具体的な交通インフラ整備内容の検討に入る。

6.3.1.2 公人等に対する意見徴取 【a)の2】

- ・インフラの内容や、入札等のための規則、工事期間中の交通管理、予算案などの検討を行い、他の都市計画との一貫性のチェック等も行う。ALM の財務局、法務局、広報局なども含む各部署間の意見調整もこの時点で行われる。
- ・草案作成の進捗にしたがって、公人等が参加する集会を交通局が企画し、公人に対数意見徴収³³⁾を行う。集会は都市が抱えている問題を交通局が公人等たちに説明し、その解決案を具体的に表明する機会にもなる。

- ・プロジェクトが持つ問題を解決するための複数シナリオを検討した上で、関係者間の合意形成を経て戦略を決定し練り上げた計画草案を、公人等に提示し意見を問う。地方長官が国全体の政策や関連法律との整合性についてもチェックする。
- ・これらプロセスを経た後に、一般市民にプロジェクトを公開するコンサルタシオンに入る。

6.3.1.3 計画の上流段階における合意形成活動・市民対象コンサルタシオン 【b)】

この段階で実行されるコンサルタシオンは事前協議（Concertation préalable）と呼ばれるが、パブリックコンサルタシオンと呼ぶこともある。なぜなら自治体内で行う 6.3.1 のプロセスにおける政策主体側内部の意見調整の活動と、6.3.2 のプロセスにおける市民対象のコンサルタシオン活動を区別化するためである。

- ・ALM が、計画資料を提供するプロジェクトを説明するポスターの展示やパンフレットの各戸配布等の広報活動を行う。計画内容の開示の機会として、オープンハウスも設置した。住民へ計画の説明を行う住民集会（Réunion Public. 本研究では、パブリックミーティング）を地域ごとに開催し、双方向コミュニケーションが奨励される。必ずしも交通や土木が専門でない人たちにもプロジェクトを理解してもらえるように、なるべく技術用語を使わずに説明することが要求される。パブリックミーティングでは政策主体側に、直接質問したり情報交換できる討論会形式もある。その場合、住民のあらゆる角度からの質問には、ALM の議長自ら、或いは議員や ALM の職員が回答する（具体例を 6.5.2 から 6.5.4 で実証する）。

- ・コンサルタシオン活動内容をまとめたレポートが、ALM 議会で報告される。必要であれば交通担当議員と ALM の交通局との調整を経て、計画草案を交通局が策定する。

- ・コンサルタシオンの結果、LRT 電停位置が変更されるなどの、計画草案の多少の修正につながる可能性はあるが、コンサルタシオンの結果の取り扱いは、主催者側の自治体に委ねられている。「知らなかった」とは言える住民がいらないような徹底した情報公開を行うことにより、計画の実現段階で「知った」とする住民の反対活動を阻止する要因の一つにもなる。また丁寧に実施されたコンサルタシオンは、次のステップの公開審査で、委員会が不合理な結論を出すことの回避につながる³⁴⁾。

33) 公人である地方長官に対する意見聴取、或いは地方長官から自治体への情報提供や指導は Porter à Connaissance と呼ばれる。都市開発整備事業で行われる、歴史遺産建造物の保全を管理するフランス建造官（Architecte des Bâtiments de France）のような専門官への意見聴取は、一般に Consultation と呼ばれる。

34) 2016 年の都市計画法典 L.103-6 により、公開審査が行われる事業では、コンサルタシオンのレポートを審査に添えることが規定された。

6.3.2 計画の下流段階における合意形成活動・公開審査

6.3.2.1 公開審査 【c)】

・ コンサルテーションと異なり，公開審査(Enquête publique)は行政裁判所が任命する専門家で構成した委員会が主導する。審査員には，建築家，一般市民，大学関係者など様々なプロフィールの者を，行政裁判の第一審を行う地方行政裁判所が任命する。中立性を保つため LRT 導入沿線の住民などは避ける。

・ 公開審査期間中に ALM の交通局が主催者となり，政策等に対して広く住民の意見を聴取する公聴会を開く。審査委員立会いで，住民が政策主体側に直接質問や情報交換できる，討論会形式の公聴会を開くこともできる。計画の詳細な資料閲覧，意見書記入，質疑応答，意見交換が行われる。すべての質疑応答の経緯は，個々の発言者の氏名と内容は，議会で発表する報告書（下に説明）に掲載されるので，発言者もその発言内容に責任を持つ必要がある。

・ 公開審査期間中，住民からの意見や質問を聴取できる窓口を ALM，或いは ALM に属する各コミューンの庁舎（日本の市役所にあたる）に設置して，その聴取意見をもとにして公開審査委員会が報告書を作成する。報告書では，審査経緯を記載し，計画の環境調査や経済的社会的インパクト研究，他の都市計画との整合性の確認なども合わせて行い，プロジェクトの規模によっては 500 ページ余りにもなる。そして審査員個人としての法律，社会，技術，経済，環境などあらゆる方面からの考察を伴う見解を述べる。環境法典の規則書 R.123-19 に従い，結論はプロジェクトに賛成(favorable)，保留付きで賛成（favorable sous réserve），或いは賛成ではない(défavorable)かを明記する。

・ 報告書は，当該プロジェクトの対象地となる ALM のエリアおよびコミューンの庁舎窓口で一年間，一般閲覧が可能である。

・ 公開審査の結果，報告書で委員会が保留付き見解を述べた場合には，政策主体はその保留内容に対応する措置を取り，議会でその対処法と結果を報告する義務が生ずる。例えば ALM の LRT-B 路線導入工事に関する公開審査報告書（2016）³⁵⁾では，新しい植林木数に関する保留付き見解が出された。この場合，計画が「好ましい」ものであることを妨げる保留要素を取り除くことが，ALM の交通局に課された。また住民からの徴取意見を元に，該当地区の議員と交通局で「変更が必要である」と判断した場合は，計画の該当部分を練り直し，交通局が最終的な計画案を策定し ALM 議会での最終承認にかける。

・現在では公開審査は、計画案の議会による議決に先立つ、最後の住民との合意形成の場と考えられている。

・なお CEREMA (2020 及び 2021) ³⁶⁾³⁷⁾によれば、公開審査はすべての計画に義務付けられているわけではない。公開審査が必要となるプロジェクトの内容は、環境法典 L.123-1 と-2 条で、細かく指定されている。多くの例外が認められており、例えば、私有地の収用を必要としない ZAC 開発事業や特定の一時期或いは小規模なプロジェクトなどでは、環境法典の規則書 R.123-1 により公開審査は免除されている。その場合は、コンサルタシオン活動のあと、計画が議会で議決されると、工事に着手できる。

・コンサルタシオンと公開審査との、両者の違いを表 6-1 に示す。

合意形成のプロセス	コンサルタシオン	公開審査
主体者	<ul style="list-style-type: none"> 主に政策主体である自治体（コミュニケーション或いは、広域自治体行政連合である都市圏共同体など） 外注もあるが、当該計画を担当する自治体の都市局や交通局が、コンサルタシオンを担当する専任スタッフを配置する。 	<ul style="list-style-type: none"> 主に政策主体である自治体（コミュニケーション或いは、広域自治体行政連合である都市圏共同体など） 当該計画に私有地の没収を含む場合は、地方長官が公開審査の開始を発令する。 行政裁判所長官が任命する専門家で構成する委員会が審査を行う。
目的	<ul style="list-style-type: none"> 特定の開発・建設プロジェクトの計画や都市計画文書の作成において、できるだけ早い段階で住民、地域団体、その他の関係者を巻き込むこと。 	<ul style="list-style-type: none"> プロジェクトの計画に対する見解を述べ、市民へ計画の公益性を証明し伝えること。（計画の内容を市民に伝えることではない。）
作成資料と報告書	<ul style="list-style-type: none"> コンサルタシオン活動において市民閲覧用に、自治体は当該計画に関する膨大な資料を作成する。（例・ALM での LRT-A 線導入時に準備したコンサルタシオン用調査書作成コストは、約 10 万ユーロであった。） 大型都市交通導入事業に占める合意形成活動全体（事前調査段階での広報、公人への意見聴取、コンサルタシオン、公開審査等）のコストは、ALM のトラム局長によると 10%前後が平均である。 交通局はコンサルタシオン活動内容を示す報告書を作成し、議会で報告する。 コンサルタシオンの結果、必要に応じてプロジェクトの代替案を検討することが可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> 委員会は審査期間後、審査対象である事業、プロジェクト、計画の目的と公開審査で照会される全文書のリストを再確認する。 コンサルタシオン報告書も資料とし、審査期間中になされた提案の分析、一般市民の見解の要約とそれに対する事業主体者の回答等を含む報告書を作成し、以下の見解を述べる。 <ul style="list-style-type: none"> 保留つき見解 (Avis avec réserve) ・議会にかける必要がある。 保留無し見解 (Avis sans réserve)。 推奨案付き見解 (Avis avec recommandation) ・行政に推奨事項受け入れの義務はない。

表 6-1：合意形成プロセスにおけるコンサルタシオンと公開審査の相違。（出典・ヴァンソン藤井・金山洋一・岡井有佳・村尾俊道・本田豊・中川大：フランスにおける都市政策実現に向けての合意形成に関する研究，pp107, 実践政策学第 8 巻 1 号, 2022）

35) Angers Loire Métropole : Conclusion et avis de la Commission d'enquête. Enquête publique sur le projet de ligne B et réseau maille du Tramway de ALM, pp1-13, 2016.

36) CEREMA : Participation. Implication du public : approche générale, pp1-19, 2020.

37) CEREMA : La concertation préalable de code de l'environnement, pp1-11, Fiche outils, 2021.

6.3.2.2 土地収用を含む事業の場合の公開審査【d）】

- ・ ALM が地方長官に、当該プロジェクトを説明する申請書類を提出する。
- ・ 地方長官が公益性公開審査(enquête d'utilité publique)の開始を発令する。その後のプロセスは 6.3.3.1 と同じ。公益性公開審査の報告書は地方長官の庁舎でも一年間、一般閲覧が可能である。

6.3.3 土地収用を認める公益宣言の発令

- ・ 公益性公開審査の結果、当該計画内容が法律に抵触していないかなどを確認する地方長官が、計画が公益に見合うと判断すれば、DUP (Déclaration d'Utilité Publique) と呼ばれる公益宣言が発令される。
- ・ 公益宣言は、公益事業実現を目的として、用地補償を伴う私有地の自治体への提供を義務付けるものである。フランス民法典 545 条で、「公益のために適格な補償金を伴った譲渡の場合を除いては、いかなる私有地も没収されることはない」とある。つまり、内務省のガイドライン (2015) ³⁸⁾では、公益宣言により公益事業実現を目的とした私有地取得が、自治体にとって可能になり、公益宣言が発令されることで工事が可能となる。

6.4 合意形成の近年の傾向

フランスでは 2023 年 7 月月現在、人口 15 万人以上のすべて広域自治体連合において LRT や BRT が運行されており、人口規模の小さい自治体でも路線バスサービスを運営している。都市交通網の延伸、改善計画もあり、交通インフラ導入工事と共に都市空間の再編成も行うので、道路空間の再配分、駐車場の撤廃、新規建造物などすべての事業が合意形成の対象となり得る。そのためフランスの自治体では現在も、常に各地で合意形成活動が続行中である。

ALM で LRT 導入計画初期 2002 年からトラム整備局で勤務してきたトリシェ局長 ³⁹⁾によると、自治体間の交流を通して、合意形成活動のノウハウを習得する動きも活発になった。LRT や BRT 導入後発組の自治体が、職員の出張や市民代表の派遣などを行い積極的に都市交通の先進自治体と交流し、学習の機会としている。ALM でもほかの自治体からの学習効果を活かし、より効果的な広報手段を用いて合意形成活動を行ってきた。

38) Ministère de l'intérieur (内務省) : Direction Générale des Collectivités locales, Guide pratique de la phase administrative de l'expropriation au profit des collectivités territoriales ou de leurs groupements, 2015.

39) 第 4 章 注 94) を参照。

またこの10年間のインターネット利用⁴⁰⁾増加に伴い、計画に関する十分な情報をALMのホームページで開示し、パブリックミーティングでは政策主体側と住民との意見交換を中心にする、という傾向もみられる。パブリックミーティングには、概して計画の反対意見者は出席するが、計画に賛成であるサイレントマジョリティの参加が少ないことを鑑みて、パブリックミーティングそのものの回数を減らしている。その代わりに常置のインフォメーションセンターであるプロジェクトハウス（写真6-1, 6-2）に広報員を配置し、計画に質問や疑問のある住民が自由に訪問できる形式もみられるようになった。インフォメーションセンターでは都市開発や交通計画の工事内容、そのスケジュールから予算、工事の受注業者である施工主までを細かく分かりやすく説明するボードを展示し、自治体の仕事の見える化が徹底して行われている。

2012年のLRT-A線の整備工事が始ってもパブリック・アクセプタンスへの対策は続けて講じられ、トリシェ局長によると、工事沿岸住民への説明会、工事に伴う新しい駐車可能区域への案内、路線工事沿岸の商店舗への収入補填を伴う等の施策が丁寧に実行された（筆者・宇都宮，2019）⁴¹⁾



写真 6-1 と 6-2 :アンジェ市のプロジェクトハウス。LRT-B 線計画や、路線が通過するメヌ河畔地域全体の整備計画（駐車場の歩行者専用空間への転用、スケートリンクなどのスポーツ施設やビジネスパークの建設など）を、総合的に説明する常設展示場。

40) 通称マクロン法 (Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques) を受けて、住民参加のプロセスの近代化が図られた。特に、環境や人の健康に影響を及ぼすプロジェクトや整備事業を対象に行う公開審査において、環境法典 L.123-19(2017 年)で、従来の公開審査委員会を通じた公開審査ではなく、電子メールによる住民参加の方法の活用も認められた。

41) ヴァンソン藤井由実・宇都宮浄人：フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか，pp 166-175, 学芸出版社, 2016.

6.5 近年（2015～2019年）の合意形成－アンジェ市の都市空間再編成の事例

この節では LRT-B 線の導入に伴い行われた、アンジェ市が政策主体となる都市空間再編計画、特に 2015 年から 19 年までの間に実施された駐車場撤廃計画を伴う歩行者空間創設を対象として実施されたコンサルタシオンの 1 つであるパブリックミーティングの内容を、直近の事例として取り上げる。同事業には、都市計画法典 L300-2 に依り合意形成活動の一環として、コンサルタシオン（図 6-1 の b に対応する）の実施が義務付けられた。

アンジェ市⁴²⁾は人口 30 万人の都市圏共同体の中心都市で、フランスの週刊誌エクスプレスが毎年大きくメディアで発表する「住みやすい都市」コンクール⁴³⁾で、2013、2014、2016、2018、2022 年度に 1 位に選ばれ、風光明媚な景観でも知られる。人口 15 万人というその規模や人口構成からも、また所得格差が少なく住民の所得水準 2,300 ユーロ/月（約 34 万 5 千円）など、フランスの中小都市の平均像に近いとされる⁴⁴⁾。フランスの平均的な地方都市とみなされているアンジェ市の中心市街地における、駐車場の歩行者空間への転用計画を対象とする合意形成は、日本の歩行者専用空間の整備推進事業者にとって一つの示唆になり得ると考える。なぜなら都市整備において最もセンシティブな案件の一つは、車進入規制や車道や駐車場を減少或いは撤廃して、自転車道路や歩行者空間に転用する際の市民の合意の獲得だと観察するからである。アンジェ市でも、駐車場利用者から歩行者空間転用を疑問視する意見や反対意見が出たが、それに対するパブリックミーティングで自治体が計画の説明に利用した手法と、アンジェ市長の説明内容を検証する。

42) 6.3.1 で取り上げた LRT 導入の事例はアンジェ都市圏共同体(ALM)が事業主体であり、本項の都市空間再編成事業の主体であるアンジェ市（コミューン）と区別が必要である。

43) 150 ある評価パラメーターは、環境、経済（失業率やニート率、住民の所得格差）、健康（平均寿命、病院施設の充実度）など多岐にわたる。フランス人が自分の居住地で優れたサービスとして挙げるのは、医療機関へのアクセス、近接商店の存在、利便性の高い公共交通、銀行・郵便局などのサービス機関の近接性、グリーンスペースの存在の順である。

44) フランスの中小都市の平均像とされるアンジェ市では、スーパーマーケットでの新商品展開のテストを、25 年前から MarketingScan 社が実施してきた（出典・<https://www.marketingscan.fr/reportage-sur-marketingscan-diffuse-au-jt-de-20h-sur-tf1/> 2023 年 7 月閲覧）。

筆者は、この駐車場撤廃を含む新しい河畔パーク整備という都市空間再編成プロジェクトの実施時期に対応する 2014 年から 2019 年の間アンジェ市内に居住し、計画の初期段階での住民参加を促す諸活動に参加し、法律で決められたコンサルタシオン活動内容を観察し、パブリックミーティングにも参加した。整備工事中の広報や現場状況も見てきた。及び 2022 年以降もアンジェ市に住み、河畔パークが完成しその後の進展や市民に利用されている現場状況も確認している。こうして計画策定の段階から市民参加全体のプロセスを調査し、またその記述内容については、逐次、プロジェクト遂行の事業主体であるアンジェ土地整備会社 ALTER の同プロジェクトの責任者⁴⁵⁾に、直接確認を取っている。

6.5.1 コンセルタシオンの対象となった駐車場転用プロジェクトの内容と課題

アンジェ市の市街地中心部を流れるロワール川の支流であるメヌ河 (Maine) の北側河岸は歩行者専用空間として、様々なイベントも行われる素晴らしい公共空間 (写真 6-3) だが、それに対して南側河岸の大半は、自動車道と駐車場が占拠していた。そこで 9.9Km の LRT-B 線整備工事 (図 6-2, 6-3) に伴い、自治体はメヌ河畔の南側区域に都市景観整備プロジェクトを適用し、半地下の道路に蓋をして河畔パークを創設することと、その対象地区にある 185 台収容のポワソヌリ (Poissonnerie) 駐車場 (写真 6-4) を撤廃して、歩行者専用空間へ転用する計画を発表した。



写真 6-3・メヌ河北側河岸で、アンジェ市役所が夏に開催するコンサート

45) ALTER (第 4 章の注 77) におけるメヌ河畔プロジェクト (Cœur de Maine) 代表者、オリビエ・レゲール氏 (Réguer, O)。

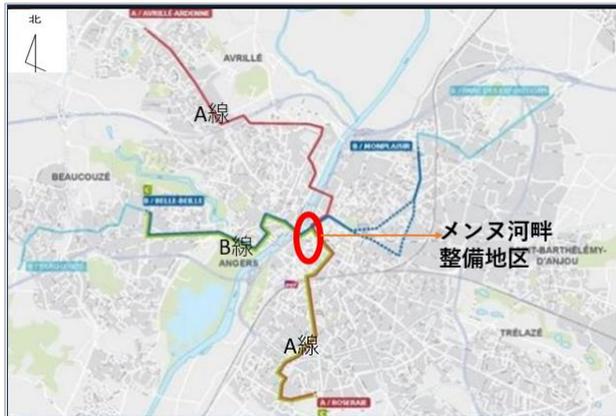


図 6-2 ・ LRT-B 線整備工事と新しい土地利用の整備対象メヌ河畔南側整備地区（出典・ Angers Loire Métropole : Présentation générale Tram B, pp4, Direction Tram, 2015）



図 6-3 ・ メヌ河畔南側地区における LRT-B 路線とポワソヌリ駐車場の位置（出典・ Angers Loire Métropole : Présentation générale Tram B, pp15, Direction Tram, 2015）



写真 6-4 ・ 撤廃された 185 台収容の駐車場全景

6.5.2 計画初期のコンサルタシオン広報活動

2016 年に河畔パーク整備計画策定の初期段階で、新しい都市空間活用のアイデアを住民に問うワークショップ形式の集会など、様々な形式の双方向コミュニケーションの場が設けられた（表 6-2）。参加者をテーマごとに 12 のグループに分け、歩行者空間活用について市

民が提案するアイデアや意見をまとめた。筆者も参加したが、ブレインストーミング式に参加者が自由に都市空間再編成についてのアイデアを提案するなど、幼少の頃から自分の考えを明確に発表する訓練ができてきている国民性が見えた⁴⁶⁾。このほかにもプロジェクトを説明するポスターの展示やパンフレットの各戸配布等の広報活動が行われた。必ずしも交通や土木が専門でない人たちにもプロジェクトを理解してもらえるように、なるべく技術用語を使わずに説明することが、紙媒体（図 6-4）においても重要である。表 2 に、駐車場転用を含むメヌ河畔パーク整備プロジェクトに関する、代表的なコンサルタシオン活動（図 6-1 の b に対応）の経緯をまとめる。

年	月日	コンサルタシオンの 主な活動内容	補足説明
2015年	5月18日	パブリックミーティング 市長と建築家参加	市民に計画内容を発表する 第一回目の大規模な集会
	5月28日 ～ 9月8日	プロジェクトを説明するポスターの 市役所及び市街地における展示	9月8日以降は、映画館で展示継続
2016年	3月～ 4月	市民への意見聴取 対象・沿岸住民を中心として観光・文化・スポーツ関係者、商店主等	メヌ河畔整備地区の将来の活用方法を考えるブレインストーミング式のワークショップ等を企画
	6月23日	パブリックミーティング 市長と都市デザイン担当の建築家参加（写真5）	本研究 6.5.で記述した集会で 300名が参加
2017年	4月25日	パブリックミーティング 工事の沿岸住民対象	工事開始に伴う道路利用変更についての説明会
	5月2日	工事開始	
2018年	4月23日	プロジェクトハウスを 工事現場に設置（写真1と2）	LRT-B線工事内容とメヌ河畔整備地区のプロジェクト双方を紹介
2019年	6月29日	河畔パーク（グリーンスペース） 開場イベント（写真6）	
2023年	7月8日	LRT-B線開通の記念式典会場となる （写真7）	

表 6-2・メヌ河畔パーク完成までの、図 6-1 の c) にあたるコンサルタシオン活動の詳細（出典・ヴァンソン藤井・金山洋一・岡井有佳・村尾俊道・本田豊・中川大：フランスにおける都市政策実現に向けての合意形成に関する研究，pp112，実践政策学第 8 巻 1 号，2022 に 2023 年の情報を加筆。元データ・ALTER の HP <https://www.anjouloireterritoire.fr/actualite/le-projet-angers-c%C5%93ur-de-main-entre-dans-le-concret> の資料（2022 年 3 月に再閲覧）を元に翻訳・再構成）

46) 出典・ヴァンソン藤井由実・宇都宮浄人：フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか，pp162-166，学芸出版社，2016。

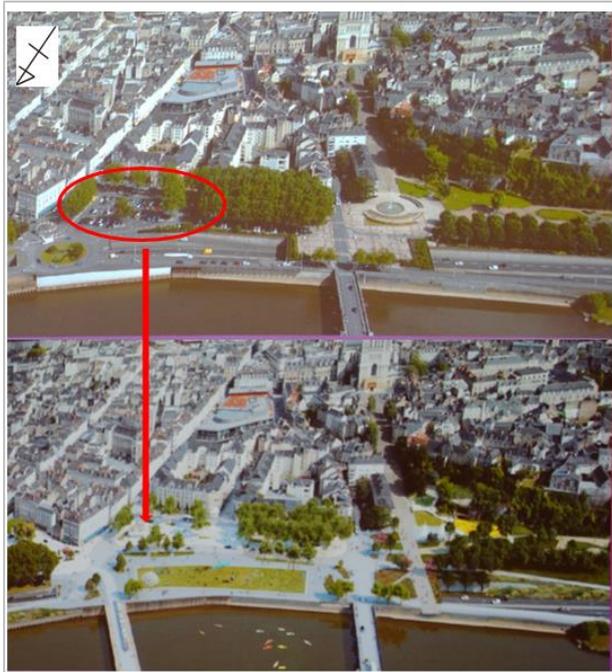


図 6-4 ・計画完成時のイメージを合意形成初期から鮮明に市民に訴えるために、繰り返し利用される図。（出典・Angers Loire métropole : Présentation en Réunion publique - Cœur de Maine, pp1-31, 2018）

注・上：整備前景観。丸印部分が撤廃された駐車場。下：整備後のイメージ図。

6.5.3 市長，市議，行政職員，専門家が出席する住民集会

ミーティングは就労者も参加しやすいように、アンジェ市では夕方 6 時以降から始まる。まず市長が「どんなまちにしたいのか？」と都市の未来像を市民に問い、市長自身が都市のビジョンを語る。「地域開発全体の目的である新しい経済ゾーン開発の為に、都市の密度を高めるコンパクトシティ構想が必要だ」「中心市街地ではより歩行者空間とグリーンスペースの存在感を高めることが必要であり、当該計画の意義もそこにある」「就労者、観光者、流通業者、自転車利用者のそれぞれの駐車を再構成して、持続可能なまちづくりをめざす。」などを語った。自動車問題だけでなく、水資源の保全、廃棄物処理、エネルギー節約、環境にやさしい建築資材を選択することまで市長の説明は続いた（写真 6-5）。

次に、都市計画を担当する当該地区選出の議員から、アンジェ市全体の駐車状況の説明がある。「市内の駐車場は今後は増加させないが、ポワソヌリ駐車場撤廃以外は特に減らす意向もない。現時点で中心市街地に来る市民の移動方法の 60%が自家用車である現実を踏まえて、市内での駐車場の過度な制限は郊外大型店舗への買い物客流出に繋がるので、市内での駐車スペースは現状維持の予定である」。「郊外大型商業施設の無料駐車場に対応して、中心市街地の広場地下の駐車場 3 箇所（約 1000 台）、最初の 1 時間駐車無料化を 2015 年に市議会で決定した」「都心の外縁部での公共駐車場を特に増やす予定は、現時点ではない」などの説明がある。



写真 6-5・アンジェ市駐車場の歩行者空間への転用プロジェクトについて、2016年6月に開催されたパブリックミーティング（ステージ中央で話すアンジェ市長。隣の着席者は、開発対象地域の都市デザインを統括する建築家グレテー氏。左端は手話通訳者）

なお、基本的に道路上に整備された路上駐車スペースはすべて市の管轄下にあるので、市議員が説明を行っている。都市により差はあるが、駐車関連業全国連盟⁴⁷⁾によると、フランスの駐車場の約半数以上が公営である。一方、大型商業施設の駐車スペースや企業のパーキングスペースは私有地で、その所有者の民間企業に整備及び管理責任がある。

それから、整備地区の土地利用計画策定を担当する市職員と、建築家のグレテー氏（Grether, P）が、駐車場付近の詳しい状況説明に入る。当該計画ではグレテー氏の事務所が、都市整備全体のデザイン（道路、緑地などを含む都市空間全体を対象とする）を統括している。アンジェ市の中心市街地では路上駐車場の需要が減少している状況を示し（図 6-5）、整備対象地域の詳細な路上駐車や立体駐車場を含むすべての駐車場スペース利用状況を紹介する（図 6-6）。今後、路上駐車場に駐車できない車を、どのように周辺の路上駐車場に分散させることが可能か、街路図を見せながら細かい数字を挙げて以下のように説明した。

47) 3.4.1.1. 及び3章注80)

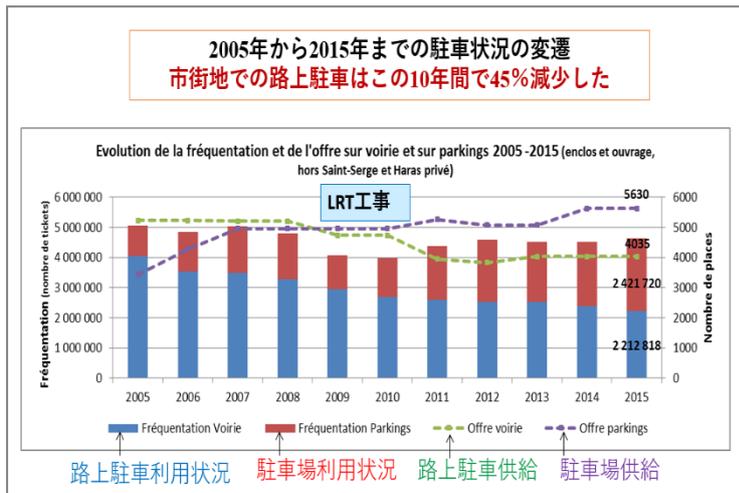


図 6-5 ・ アンジェ市全体の駐車状況変遷の説明図（出典・ Ville d'Angers : Parc et stationnement -Synthèse du Rapport- Bilan 2015, Direction Transports/déplacements , 2016. に加筆）

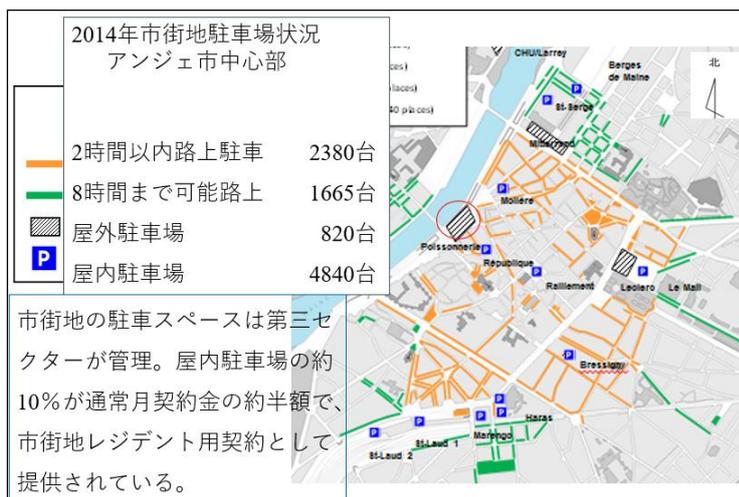


図 6-6 ・ 再開発地域の駐車場の現状を示す図. 注・丸印部分が撤廃対象となるポワソヌリ広場の駐車場. 南側からの見取り図（出典・図 6 と同じ）

6.5.4 現状（図 6-7）の説明：

撤廃対象となるポワソヌリ広場の駐車台数 185 台，隣接する広場の駐車台数 17 台。ただしそのうち 12 台は 2 時間上限。周辺の路上駐車台数 198 台。

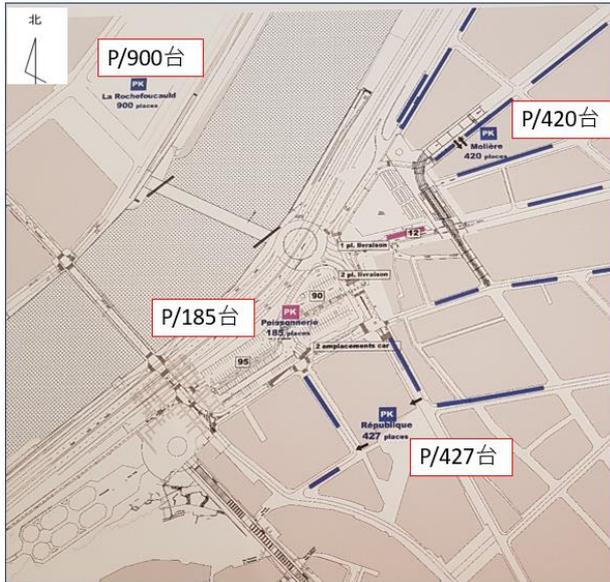


図 6-7 ・現状を示すパネル。左中央が 185 台が撤廃された路上駐車場。棒線は路上駐車スペース 198 台を示す。P420 台はモリエール，P427 台はレパブリック，それぞれ立体駐車場。（出典・アンジェ土地開発整備機構（以下，ALTER という）が，2016 年 6 月 23 日のパブリックミーティングで公開した図に加筆。これらの図は工事現場近くに設置された広報センターでも閲覧できる。）

6.5.5 代替案の示唆（図 6-8）

広場の北のモリエール立体屋内駐車場（収容能力 420 台）と，南に位置する収容能力 427 台のレパブリック駐車場には，常に合わせて 200 台以上の空きスペースがあることを力説して，駐車スペースの問題は生じないと説明する（表 6-3）。また転用対象広場から，LRT と歩行者，自転車のみ通行可能になるメニュー川を渡る架橋が新しく整備される。この橋から，対岸にある 900 台駐車できる路上駐車場まで歩行移動できる。その駐車場から徒歩 5 分で市街地に，或いは撤廃駐車場付近に整備される新しい LRT 電停にアクセスできる，と説明する。



図 6-8 ・代替案。新しく架橋される橋の対岸側には，すでに 900 台収容可能の大型路上駐車場が存在する（出典・図 7 と同じ）。

	レパブリック 駐車場 427台	モリエール 駐車場 417台	合計 839台
空き台数 (月平均の空き 台数率は57%)	241	237	478
混雑時の空き 台数(土曜日 15時~18時)	34	244	278

表 6-3 ・ 駐車場利用状況

注・モリエール駐車場台数 417 が、図 7 及び 8 表記の 420 台と異なるが、市がパブリックミーティングで発表した資料をそのまま掲載する。フランスでは市民はこうした数字の詳細には、余り神経質に反応することは少ないように思われる。(2016 年パブリックミーティングにて ALTER が発表した資料を元に作成)

6.5.6 整備後の姿 (図 6-9)

新しく整備される歩行者専用広場近辺で、路上駐車スペース 48 台分を新設する。但し 28 台は上限 2 時間。周辺路上駐車台数 198 台には変更無し。

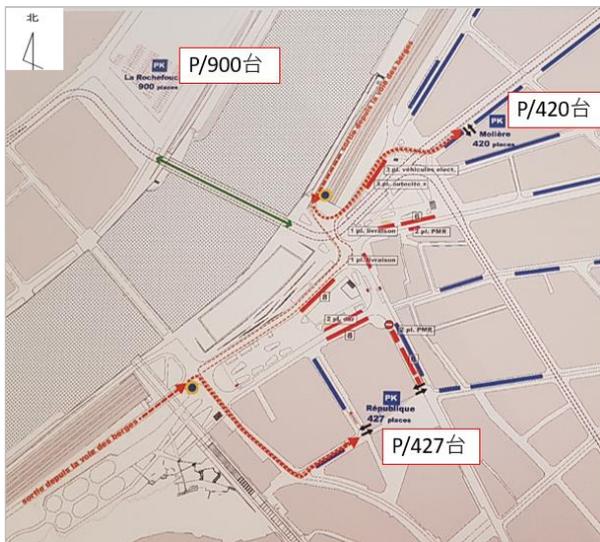


図 6-9 ・ 整備後の交通迂回案。点線は新しく整備される路上駐車スペース 48 台を示す。図 7 から 9 は実際に公聴会で公開されたパワーポイントのスライドである。(出典・図 6-7.8 と同じ)

このパブリックミーティングで説明対象となったのは、市が経営する駐車場で公有地である。コンサルテーション活動の中では、パブリックミーティングが最も大きな比重を占め⁴⁸⁾、この様に、市長、市議員と市の職員が公共資産の現状や将来の展望を、市民に対して丁寧に説明していた。駐車場は撤廃され、メヌ河畔南側の広大なグリーンスペースの河畔パー

クは2019年6月に完成した（写真6-6）。その後もメヌ河畔区域は、隣接するLRTの新しいモリエール駅付近の整備などが続き、2021年4月に河畔地区におけるプロムナードツアーを開催したり、2021年6月にプロジェクトハウスの展示内容を刷新するなど、広場整備内容に関するコミュニケーション活動を自治体は続けてきた（表6-3参照）。

ポワソヌリ（魚屋さんという意味）元駐車場は歩行者空間へ転用された。駐車場があったモリエール広場には、整備前には有機栽培野菜や果物のマルシェが開かれていた。2023年6月には元広場の北側に木造で、1階は1000㎡、2階は400㎡で2階建のグルメセンター兼フードコートが完成した。この一帯の河畔パークは、2023年7月のLRT-B線の開業イベントの中心地となり、コンサートや様々な催しが行われた（写真6-7）。

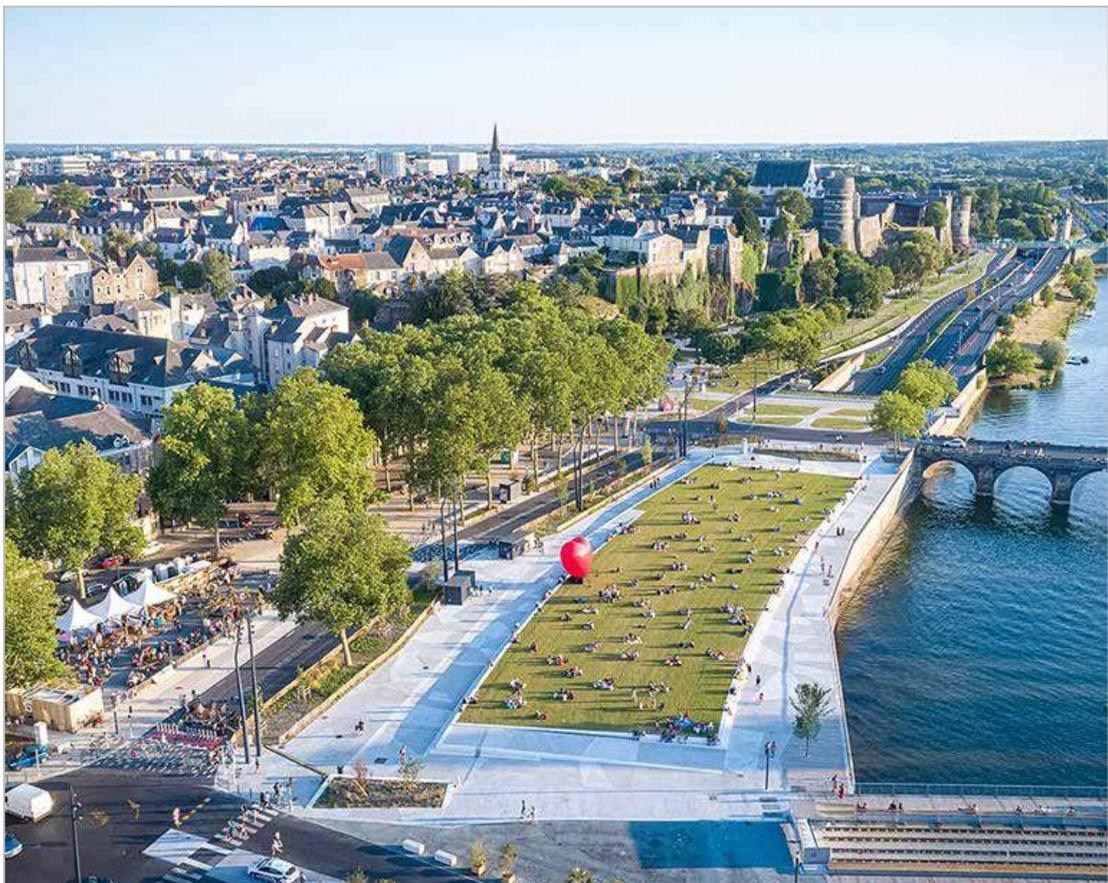


写真 6-6 完成したメヌ河畔南側の河畔パーク（出典©ALTER）

48) この整備計画では、公有地のみが対象の都市整備計画なので、「公益宣言」は不要である。また歴史遺産建造物エリアにあるこの駐車場広場では、ヘリテージ法典（Code de Patrimoine）に基づき事業許可を獲得したので、公開審査も必要とされず、この事業に関してはコンサルタシオンのステップ後、合意形成活動は終わる。



写真 6-7・グリーンパークで 2023 年 7 月 7 日夜 8 時から行われた LRT-B 路線開業イベント風景。駐車場があった広場の北側（写真 6-6 の左下の白いテントの場所）に建設されたグルメセンターは、写真 8 の左に見える木材建築である。LRT 路線と新しい電停の整備，都市空間再整備，商業施設の導入が整合性を持って企画，実現されてきた。

6.5.7 コンサルテーション活動の一つとして実施された住民集会の特徴

次に筆者自身も 2016 年 6 月に参加した 6.5.3 の駐車場転用に関するパブリックミーティングにおける，政策主体の市民への対応についての手法とその特徴を明らかにする。

第一に駐車問題だけを切り離さず，都市空間整備のプロジェクトの一環として説明している。全体の都市構想を紹介してから，開発計画の一部として「駐車場から広場への転用計画」の目的を伝えることを徹底している。つまり広い視野でまず都市の課題を市長が語り，さらに専門家が域内全体の駐車政策を説明してから，コンサルテーション対象地区の話に入ることによって，参加している市民に利己的な観点からだけの意見を封じていると考える。

第二に，具体的な数値を挙げて徹底的に駐車問題を議論する。そして市民のすべての質問に対して出来る限りの回答を与える，或いはその質問について十分な討議を行う。少なくとも筆者が参加したパブリックミーティングで，たとえ個々の日常生活に密着した些細な内容でも，市民からの質問が無視された場面には出会ったことがない。だからこそミーティングは 3 時間を超える場合もある。ミーティングの主催者側は，計画そのものへの賛成・反対を問わず，「これから都市はどうあるべきか，その未来像」に関する共通の問題意識を共有する姿勢を，市民側にも持たせるように議論を向けている。

第三に、市民に説明する業務を細分化し、市長、市議員、市職員、建築家、全体のデザインをまとめる都市プランナーであるマスターアーバニスト達は、それぞれ自分の専門領域のマトターを、自分の言葉で語っている。

第四は、市民に対する市長の真摯な姿勢である。1時間以上質疑応答の時間が設けられ、「なぜ、道路交通量を減らすのか?」「なぜ駐車場を広場に転用するのか?」などの質問に対して、「景観の向上や、出来る限り街中の通過交通を減らして車による汚染の減少させることを、目的とする」「中心市街地の駐車場への、より簡単なアクセスを確保する」などと、これら一切の回答を用意された紙などを見ずに市長は自分の言葉で答えた。最初から質問者の人数を決めたり、「時間が来たのでこれで終わります」という展開は、筆者が参加した他事業の何回かのパブリックミーティングも含め、遭遇したことがない。ミーティングは通常午後6時から9時くらいまで続く。

このように合意形成における役割分担や形式的な意見聴取にとどまらない市民との向き合い方などは、日本でも対応が比較的可能であると考えられる。また第5項で示したように、住民が客観的な視点で、たとえば都市における車の位置や道路空間の再配分を考えることが出来る機会を合意形成で与えるために、都市計画の実現可能な具体性を持ったランドデザインをより活用することは参考になるものと考えられる。住民の理解を進めるために、充実した且つ分かりやすい内容に再構築したランドデザインを元にして、局所的な視野からの議論が中心の住民集会ではなく、全体的なまちづくりの構想の一部としての、道路空間の再配分を含む都市空間再編成の議論が出来る住民集会となる工夫を行政が行っていることを示した。

6.6 フランスの合意形成の特徴

過去30年間にわたるフランスでの合意形成は、ダイナミックな変化を遂げており、社会の要求、変化を受けて法律の制定や改定が行われてきた経過を示した。また関連法が整うに連れて、上手く対応してきた自治体の姿も明らかにした。ここでは、自治体が政策主体となる都市開発や整備及び交通インフラ整備事業における合意形成活動の特徴を考察し、またその意義と今後の課題を検討する。

6.6.1 事業認可に関する制度的な特徴

- ・大型都市開発や交通インフラ整備事業では、常に自治体が政策主体である。特に、土地収用を必要とする事業では地方長官⁴⁹⁾が事業認可である公益宣言を与える。計画の責任の所在が明確で、計画の合理性に基づく意思決定がなされる。
- ・計画策定の過程での公開審査により、第三者によるチェック機能が設けられている。
- ・公益性の高い都市計画の対象用地には、公益宣言発令により自治体に先買権が認められているので、計画に伴う土地投機の阻止機能が働く。たとえば「LRT路線導入計画に公益宣言が発令されると、沿線の地権者は役所に買い取りの相談に来る」と、筆者は実際に工事沿線の自治体職員から聞いた⁵⁰⁾。公益宣言の対象区域では、土地利用がPLUiで決まっており開発を見越した地価高騰も少なく、民間地に対する適正価格での補償額の設定が可能である。
- ・また公益宣言の対象外の周辺土地において、民間が新しい開発に投資する場合には、自治体が発行する建築許可⁵¹⁾が必要なので、PLUiで自治体が規定したゾーニングに沿った整合性のある開発となる。
- ・ALMのLRT-B路線導入工事に関する公開審査報告書(2016)⁵²⁾の結果、植林本数の見直しが行われた事例のように、柔軟な政策変更の可能性はある。住民からの聴取意見を元に、該当地区の議員と担当行政で変更が必要であると判断した場合は、計画の該当部分を練り直し、行政が最終的な計画案を策定し議会での最終承認にかける、というレジリエンスに満ちたプロセスが制度化されていることが確認できる。

49) 第1章 注15)。

50) 筆者が行ったアンジェ市北に位置するアヴリエ市(Avrillé/LRT-A線終点駅)都市計画部でのヒヤリングによる(2016年)。アヴリエ市はALMを形成するコミューンの一つである。

51) 第2章 注16)。

52) Angers Loire Métropole : Conclusion et avis de la Commission d'enquête-Enquête publique sur le projet de ligne B et réseau maille du Tramway de ALM, pp1-13, 2016.

6.6.2 合意形成活動を実行する行政の特徴

以下に述べる特徴はアンジェ都市圏共同体やメトロポール・ストラスブール⁵³⁾で確認し谷内容でもある。

・徹底した情報開示とプロセスの透明化で、自治体の仕事の見える化の努力を行っている（写真 6-8）。合意形成活動のカレンダーや、活動のプロセスを明解に説明するパンフレットを各戸配布する。或いは市の HP など積極的に公開する。「いつどこに行けば、どのような情報が入手できるか、計画についての説明を聞けるどのようなパブリックミーティングがあるのか」、など一連の合意形成に関する活動内容を、上手く市民に伝達している。



写真 6-8・アンジェ市の LRT-B 線整備の工事現場では、工事に携わるチームメンバーを顔写真付きで大きく紹介するパネルを工事中展示していた。写真はプロジェクト責任者で LRT-A 線工事から「ミッショントラム」局の代表を務めたマリーピエール・トリシェ氏（2022 年末に定年退職）。日本では地方公務員が顔出しで、工事現場のパネルに登場することはないだろう。これも自治体の仕事の「見える化」である。

・6.5 で述べたアンジェ市の駐車場転用例のように、自治体は具体的な数値を挙げて、分かりやすく市民に説明できるパワーポイントなどのツールや、スマートで読みやすい配布パンフレットなどの広報媒体を効果的に使用している。

・自治体が、情報を伝える主体の重要性をよく理解しており、市民啓発のためにタクシー運転手や商店主、アソシアションや町内会の責任者など情報伝達機会の多い市民に対して、自治体が資料提供やパブリックミーティングを通して、正確な計画内容を伝達している。

53) 筆者が 2000 年から 2021 年に行ったユーロメトロポール・ストラスブール市役所都市交通部におけるヒヤリング、及び 2015 年から 2022 年に行ったアンジェ都市圏共同体市モビリティ・移動部におけるヒヤリングより。

- ・自治体職員が住民と向き合っている。このことは既述したパブリックミーティング等から共通して言える。実際筆者は、職員が合意形成活動のパンフレットを朝市で直接市民に配布したり、合意形成の対象となる都市整備エリアに赴き、商店街店舗で人の動きなどについてのヒヤリングを行っている姿も見てきた。

- ・一般に協議の場では、全員一致の賛成を求めるのではなく、反対者の意見を聞き、反対者に「何が多数の利益にかなった計画なのか」を理解してもらうことに努めている。

- ・コンサルタシオンとして開かれるパブリックミーティングの主催者側である自治体は、反対者の説得に時間を費やすのではなく、反対意見のどの部分が企画にプラスの変更をもたらす可能性があるか、を模索する態度に徹する。

- ・「反対する市民」が計画を施行するわけではないという事実が、合意形成活動の主催者側の自治体の冷静な視線でとらえられている。あくまでも最終的な決定とその責任の所在は政策主体である自治体の首長にある、というコンセンサスが共有されている。

- ・自治体の自主性の確保に努めている。自治体は当初は、パブリックミーティングや公聴会の開催を、外部機関に外注するケースが多かった。しかしこの30年間にそのノウハウを自治体内部で蓄積するに至り専門スタッフも育ち、現在では多くの自治体が自身で合意形成の全体プロセスを企画・運営するようになってきている。

6.6.3 地方政治家の特徴

- ・政策主体である自治体の首長（広域自治体行政連合議会の議長或いは、一つの市の事業の場合は市長）、議員や行政の真摯な態度が顕著である。予定終了時刻が過ぎても、すべての質問に丁寧に答え、議論を続ける政策主体の姿勢を指摘できる。

- ・議会と自治体職員の協働体制が一般に整っている。パブリックミーティングや公聴会では必ず、地区選出の議員と自治体職員がペアで出席する。具体的な数字を伴う技術的な質問には自治体職員が答え、それ以外の質問には議員が対応する。筆者もパブリックミーティングにおいて、そのような場面を確認している。このような議会の議員と自治体職員の協働体制については5.5.4でも言及したが、合意形成の場における市民への対応にも体现されている。

・首長の合意形成活動や当該計画に対する関与度が高い。最終的な政策決定の責任者である首長が計画内容を細部まで把握しており、非常に真摯に市民と向かい合っている姿から、本研究で整理したような合意形成のプロセスが、実際に地方政治や行政に浸透して機能していることを確認できる。また合意形成の場において、首長や議員が、自らが求める都市のヴィジョンを市民に問う姿には、地方自治の在り方の本質をみることが出来ることを確認した。都市計画が成功するためには首長自身のコミットメントが成功の鍵となっており、積極的に合意形成活動、特に市民集会や公聴会にも参加する首長の存在が欠かせないと言える。この点は、都市計画へのコミットメントが高い首長の存在がある自治体で、多くの新しい政策（富山市の交通政策や、姫路市の駅前都市空間再整備など）が実現されている日本の事例とも共通している。

本研究で取り上げたアンジェ市の首長クリストフ・ベシュ氏（Béchu, C）⁵⁴⁾ は、2014年から市長職であるが、他にも欧州議員や上院議員などの要職を務めた経験があり、地方都市の地元だけで活躍している政治家ではない。またIoT産業推進やスマートシティへの取り組みも行っており⁵⁵⁾、進取の気質に富み、都市の未来像の明確な構想を持つ市長であると推察できる。しかしフランスでは地方都市の市長が国政に参加することは、決して珍しいことではなく、アンジェ市だけが特別に都市計画や合意形成に熱心なわけではない。フランスでは一般市民が地方議会議員になり都市政策に関与する機会も多く、合意形成を実施する自治体と市民の距離が近いことも、合意形成を日常的なものとしていると考えられる（筆者、2019）⁵⁶⁾。本研究で記述した住民参加の姿は、自治体の大小を問わず、フランス各地で確認することができる。筆者が参加したパブリックミーティングでも特に飲食が提供されるわけではないが、夜間の集まりに真面目にそして熱心な態度で参加する市民の姿が見られた。

54) Béchu, C : ベシュ氏は2009年から2011年は欧州議会議員、2011年から2017年まではフランス上院（日本の参議院にあたる）の議員であった。2022年4月の大統領選挙後は、内務大臣の元で地方自治体担当大臣職に就いていたが、7月の内閣改造では、運輸局を含む巨大官庁のエコロジー移行省の大臣に抜擢された。大臣職のかたわら、現在もアンジェ市では副市長職を兼任している。

55) IoT（コネクテッド・オブジェクト）に関連するイノベーションの開発とマーケティングを促進を目的とする、フランス唯一のスタートアップ産業集積地としてCité de l'objet connecté（コネクテッド・オブジェクト・シティ）を、2015年にアンジェ市に創設した。その後デジタル技術を駆使して住民サービスを向上させる「インテリジェントシティ」（日本でスマートシティと呼ばれる）プロジェクトにも取り組み、2031年には全市統合型スマートシティ構想が実装完成の予定である。

56) ヴァンソン藤井由実：フランスの子育て世代はなぜ地方に移住するのか、pp9-126, 学芸出版社, 2019.

6.7 結論

6.7.1 フランスの合意形成の意義

まず第一に、自治体が主体となり公共予算で行うすべてのプロジェクトの透明性が確保されている。計画に関心を持つ者はかなり詳細な情報を入手し、計画の各段階での参加が可能で、市民目線でのチェック機能も働く。また実地に即した具体的な意見がプロジェクトに寄せられ、計画者に対しては大きな参考となる。特に本研究で実例を分析したパブリックミーティングを含むコンサルテーション活動においては、公開審査のように委員を介在せず、直接に計画の主体者と市民が意見交換できる。計画策定の初期の段階で潜在的な課題を検討できる貴重な機会を、政策主体側と市民の双方に提供していると考ええる。

第二に、透明性を確保したプロセスでの合意形成の結果決定された都市計画を初めとする決定事項は、たとえ首長が交代しても余程の事情が無い限りは、継続性が保障されている。仮に都市計画に変更をもたらす場合には、新たな変更のための合意形成の手続きが必要である。

第三に合意形成は、都市政策に関わる自治体内のすべてのステークホルダーたちが、目的意識を共有できる機会を提供している。合意形成の全過程を通じて、計画策定の当事者たちがあらゆる問題や課題を洗い出して、徹底した議論と検討を繰り返すことにより、共通した目的意識を持つに至ると解釈できる。

第四に、合意形成は市民の市政への積極的な参加意識を高めることに寄与していると解釈できるものと考ええる。フランスの自治体も決して、あらゆる人の意見を聞き、全員が合意する施策を策定することが合意形成の目的だとは考えていないと発言している⁵⁷⁾。合意形成に参加することにより、自分の居住地の利益や便宜性だけでなく、都市全体の将来の姿やランドデザインを考える機会につながる。実際に、たとえばパブリックミーティングの初めは各自が随意に自分の意見を述べているが、首長や自治体による都市のヴィジョンについての全体的な説明を受けるに従って、自分とは異なる意見やプランを理解しようと努めるに至る市民の姿を筆者は見てきた。このように合意形成のプロセスに参加すれば、市民は直近の日常生活における問題だけでなく、それぞれが「どのような都市に住みたいのか?」「どのような都市を作ってゆきたいのか?」を考え、居住する自治体の都市政策により一層の高い関心を抱くようになる。自分の利益だけでなく、地域全体の成長について次世代への責任を伴った議論ができる民意の成熟につながることで、合意形成の大きな意義の一つであると考

える。市議会においてコンサルタシオンや公開審査の報告書が承認され、また私有地収用がある場合は公益宣言が発令され、計画への予算が市議会で認められる時点で、合意形成は達成したとみなされる。市民の声を反映してコンサルタシオンや公開審査ののちに、政策の変更や見直しもあるので、合意形成の本来の意味である市民参画も守られていると解釈できる。

6.7.2 日本の合意形成との相違

日本とフランスの本質的な都市計画内容の相違点は、フランスでは都市計画策定の主体者は首長と議会、行政（市役所）であり、全ての開発、整備には計画が伴うこととなっている（筆者・金山ら，2021）⁵⁸⁾。6.6.2で示すように、行政が責任をもって積極的に合意形成を実施している。一方、日本では民間プロジェクトが多く、行政は都市計画手続きの部分のみ関与し、住民への説明会などは事業者が行う。そのため、フランスの合意形成の特徴である、プロジェクトの初期段階からの住民参加や、計画策定の全プロセスの透明性を持った情報開示や徹底的な住民への説明状況などについては、日本でも改善の余地があると思われる。

なお、学識経験者や議会の議員、住民代表などから構成される都市計画審議会は、フランスには存在しない（筆者・金山ら，2022）⁵⁹⁾。フランスでは専門的な計画妥当性については合意形成の上流段階で、公人等に意見聴取を行い関係する国の機関と情報交換を行う。市民の意見の収集については、コンサルタシオンにより実施する。法律にしたがって計画の公益性の確認は公開審査過程で行われ、計画の合法性は公益宣言のプロセスで確認される。必要に応じて、学識経験者にも意見を求める。議員や市長、行政は、都市計画策定の主体者であるので、合意形成の最初のプロセスから計画完了まで関わる。

57) 第6章 注53)と同じ。

58) ヴァンソン藤井由実・金山洋一・本田豊・村尾俊道：賑わう都市を創造するフランスの都市政策—なぜフランスの都市計画は機能するのか—，pp139-154，実践政策学 第7巻1号，2021。

59) ヴァンソン藤井由実・金山洋一・岡井有佳・村尾俊道・本田豊・中川大：フランスにおける都市施策実現に向けての合意形成に関する研究，pp103-118，実践政策学 第8巻1号，2022。

6.7.3 合意形成の今後の課題

フランスではニュース番組で都市計画（PLUi）が取り上げられるので、都市計画というものが何かを知っている国民もおり、市長選挙で都市計画が争点になる場合も少なくないこと⁶⁰⁾を、30年間のフランスでの生活を通して筆者は見てきた。数値化はできないが、週末には家族で都市政策を説明する広報センターを訪問したり、都市計画やプロジェクトを紹介する自治体の催しに積極的に参加する姿をフランスに30年間居住した筆者も実際に確認しており、一般的にフランスの国民は都市計画に対する関心も高く、合意形成への市民参画に熱心であると解釈できると考える。

しかし、パブリックミーティングなどに参加できるのは時間の余裕がある市民に限られ、合意形成に参加できる層の偏りを否定できないことが挙げられる。情報内容も、高度に専門化され過ぎてきている側面もみられる。市民用のパンフレットには現場の地図や写真が多用され、専門用語が必要であればその定義も説明もあり理解しやすいが、公開審査委員会での閲覧用の膨大な資料などは、都市計画の専門知識無しでは読解が困難である。公聴会やパブリックミーティングには、「高学歴の年金生活者で白人の男性が多くを占める」と、ストラスブール市やアンジェ市など多くの自治体の合意形成担当者から聞く。実際に筆者が参加した数々のパブリックミーティングでも、比較的中高年の住民が目立った。どの程度実社会の市民の声を反映しているかを、自治体の担当職員も意識しており、例えばストラスブール市が企画した街歩きを伴うパブリックミーティングや、アンジェ市のプロジェクトハウスのように、子供連れて参加できる、都市計画情報を発信する新しい場を提供する試みも見られる（写真6-9,6-10）。このような家族で参加できる合意形成の形や、また近年のインターネットの活用は、プロジェクトの沿岸市民だけでなく、地理的により広範な市民が公聴会が実施するアンケートなどに参加することを可能にしていることも、今後の日本における合意形成活動の参考になり得ることと期待する。



写真6-9と10・アンジェ市の都市計画展示会に週末家族連れで訪れる住民たち。ここでは自治体が管轄する都市開発区域における新規建築予定の建造物のデザインに対して、訪問者が人気投票に参加する。会場には子供たちの遊ぶスペースも設けられている。

日本でもまちづくり対策として中心市街地の歩行者空間化や、生活道路の交通安全を期してゾーン 30 の導入が行われているが⁶¹⁾、まず地域住民の理解を得るために社会実験が行われるのが通常である。自動車利用抑制が商業活性化の妨げになると危惧する人口も存在し、本研究で示したようには迅速に道路車通行の規制設定は難しいのは、合意形成に時間を要するからであると考えられる。本章では、そうした日本における都市政策実現に向けた合意形成に関する知見を得る観点で、フランスの合意形成制度の変遷を整理し、具体的な合意形成実行のプロセスを新しい関連法の紹介と共に示した。そのなかでフランスでは、まず環境への影響の観点から事業の公益性の確認を行う公開審査制度が、そして都市計画の観点から計画策定や事業認定への市民の参画が、合意形成の主要なステップとして位置づけられてきたことを明らかにした。都市開発事業計画における合意形成が、システムティックに整い必ず実行され、一連のプロセスが法整備で枠組みされてきた経緯と、自治体の責任ある姿勢を示した。さらに 30 年間の歴史があるフランスの合意形成の特徴と、その意義、これからの課題を明らかにした。

長年にかけて合意形成の場において、首長や議員が自らが求める都市のヴィジョンを市民に問う姿には、地方自治の在り方の本質をみることが出来ることを確認した。それぞれの政党がどのような都市を創生したいかというヴィジョンをはっきりと語るフランスの地方統一選挙では投票率も高く⁶²⁾、市民も都市の将来像に高い関心を抱いている。地方政治家の計画策定段階への関与や姿勢、それをサポートする法整備、計画プロセスを実現するための行政における体制・役割分担・市民との向き合い方などが、我が国の都市整備における合意形成の改善の参考となり、計画を市民に広報するコミュニケーションの手法など、フランスの合意形成の具体的手法から学べることは多いと考える。

60) 第 3 章 3.4.1 及び注 71) 参照。たとえば 2014 年度に行われたダンケルク市の市長選挙の結果、新市長は前市長が計画した多目的ホール建設計画を廃棄し、その予算を公共交通サービスの充実化にあてた。

61) 出典・<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/syokai-jirei.html> (2023 年 9 月閲覧)

62) フランスのコミュンの首長及び議員選挙では、通常は最低でも 60%、時には 80%近い投票率があった。しかし 2020 年 6 月に行われた地方統一選挙では新型コロナの影響か、投票率は 41.6%という歴史的に低い数値であった。

第 7 章 フランスのこれからの都市像と日本での都市行政への考察

終章となる 7 章では、モビリティ再編を伴う新しい都市の新しい姿を、どのような概念と価値観に基づいてフランス国民が受け入れてきたのかを考察し、将来の都市像とその方向性を模索する。そして日本の都市の将来像を考える際に参考となり得る、フランスにおける交通まちづくり実践政策についての筆者の考察を整理する。

7.1 「自動車を抑制した中心市街地」を受け入れたフランス人についての考察

7.1.1 ウォークアブルな都市空間を実現する — 明確な目的意識の共有

近年では都市の構成は、大気、水、土壌資源の質に決定的な影響を与え、その環境的な条件は次世代につなぐ大切なものだと考えられている。日本の地方都市では自動車移動が主流なので人の姿が余り見られないのと対比的に、第 3 章 (3.2.1. 及び 3.2.2) で示したようにフランスの地方都市の中心市街地は人で賑わっている¹⁾。環境汚染の減少を伴う「車が少なく人で賑わっている中心市街地の景観」の具現化により、ラフィマンゼラ (2017)²⁾ が解釈する「持続可能な発展都市」の具体的なイメージが、次世代に残したいまちの姿であるとして一般市民にも把握しやすくなったと推察する。ウォークアブルシティに体现される持続可能な都市環境の実現には、竹内ら (2022)³⁾ が論ずる例えば「豊かな交通社会にもつながり得る低炭素社会」や、高齢者も若者も誰もが移動しやすい都市を求めるといふ、住民と都市政策の策定者の間での価値観の共有が不可欠であると考えられる。フランスで中心市街地から車を閉め出すことに同意したのは、徹底した環境教育によるところが大きく、市民における環境保全への意識の高まりが背景にあることは第 3 章 (3.3.3) で明らかにした。

1) 3.2.1 及び 3.2.2 で、フランスには人口が増え、空き店舗率も低い地方都市 (人口 40 万人以上のメトロポールや、人口 10 から 40 万人までの都市圏共同体などを地方都市と位置付ける) の存在を明らかにした。フランスに在住する筆者も、地方都市の中心街が週日でも賑わっていることを確認している。

2) Rafiemanzelat, R. Emadi, M. Kamali, A : City sustainability - the influence of walkability on built environments -, pp97-104, Transportation Research Procedia, Vol24, 2017.

3) 竹内和彦, Ngroho. S B, 川津恵鈴 : 脱炭素実現を目指す交通 - エネルギー政策とそれがもたらす豊かな交通社会 -, pp80-89, 国際交通安全学会誌 Vol.47, No.2, 2022.

我々の健康に最も強く影響する要素として生活習慣と社会環境があり，個人の生活環境には自治体は立ち入れないが，まちの公共空間のデザインは，交通の流れ，移動手段，緑地の分布，音環境，空気の質，景観，安全感などへの影響を通じて，住民の生活の質，行動，健康に大きな影響を与えるものと考えられる．都市計画の選択によって生じる物理的環境の変化は，例えば，都市インフラ整備により徒歩や自転車による移動が多くなるなど，市民のライフスタイルに影響を与えることは，近年のフランスにおける移動手段の変遷を見ても実証されている⁴⁾．第3章(3.3.1, 3.3.2, 及び3.3.3)でも明らかにしたように市民が自動車を抑制した都市を受け入れていることは，都市空間で行われる交流の機会，緑地，五感に訴える都市ファニーニャの存在，子供の遊び場の位置などが，住民の意識に多様な形で働きかけているものと解釈できると考えられる．また第6章(6.3.2, 6.3.3)で明らかにしたように，合意形成のプロセスで市民の意向を確認しながら，自治体がこのような中心市街地を整備している事実から，実現したい都市の形に対するヴィジョンや目的意識を自治体と市民が共有している考えられる．つまり都市計画の中核には，万人に等しく，健康な都市環境(大気の質，グリーンスペースの提供，適切なごみ処理)を供給することが肝要であるという認識が，市政側と市民側に共有されているのではないかと解釈できる．

7.1.2 社会における連帯意識の醸成

フランスで「連帯」(Solidarité)という単語は，法律や官庁の名称⁵⁾にも使われるくらい国民にとって身近な表現だ⁶⁾．「助け合い」と言い換えられるものとも考えられる．例えば(図7-1)で示すように，都市内公共交通運賃はどの都市も利用者の所得に応じた料金体系を採用している．このようにフランスの「助け合い」が具体的に実施されていると思われるのが，以下に述べるフランスにおける税収入の再分配，つまり「富の再分配」であると考えられる．

4) 4.1の図1参照．少しずつではあるが，健康に良いとされる徒歩や自転車移動が増えてきている．

5) 例えば2000年成立の「都市再生・連帯法」：Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains

6) フランスでは運賃だけでなく，学校の給食費なども世帯所得に応じて設定され，「連帯価格」(tarification solidaire)と呼ばれる．



図 7-1・連帯価格表. 「連帯」という表現が明示されたナント・メトロポールのモビリティ料金割引率一覧表. QF とは所得と世帯人数から計算（課税対象所得額÷扶養家族人数）した家族係数で、係数が低いほど割引率が高くなる.

(<https://metropole.nantes.fr/actualites/2022/institutions/conseil-metropolitain-4-10-22/tarification-solidaire-tc-velo> / 2023 年 7 月閲覧)

国レベルでは、360 種の租税と間接税があり、国庫収入となる付加価値税率（日本の消費税にあたる）が 20%で、約 1 億 2 千万円以上の純資産には不動産富裕税も課税されるフランスは重税国である⁷⁾。EU 諸国の中でも GDP に占める社会保険負担と税負担の割合の合計はフランスが最も高く、社会保障の雇用者と被雇用者の双方の負担率が高い⁸⁾。徴収した税の再分配により、医療設備や優れた社会保障制度を整え、多くの市民が享受できる社会厚生福利政策を導入し、社会（失業者や疾病者）に十分なセイフティネットワークを準備してきた。教育費も大学終了まで原則ほぼ無料である⁹⁾。富裕者と低所得者が直接助け合うわけではないが、富の再分配を通じた広い意味での連帯意識に基づいて、できるだけ社会格差の是正を試みていることが伺われる。

7) 出典・パリ JETRO のホームページ - フランスの税制・
https://www.jetro.go.jp/world/europe/fr/invest_04.html / 2023 年 7 月閲覧.

8) 出典・ヴァンソン藤井由実:フランスのウォークブルシティ, pp193, 学芸出版社, 2023.

9) フランス文部省公式サイトによれば、国立大学の授業料は年間 170 ユーロ（修士課程は 243 ユーロ）。また小学生で 580 ユーロ、中学 3 年生で 890 ユーロ、高校 3 年生で 1,160 ユーロが 1 年間の家庭の子供一人に対する学校関連総支出額（給食費、学童保育費、交通費、教材費などを含む。学費は公立機関は無料）である。（出典・<https://www.campusfrance.org/fr/cout-etudes-superieures-france-frais-inscription> / 2023 年 7 月閲覧）。

地方レベルでは、都市政策は自治体の一般財源から賄われている。地方自治体が税率を定める地方 4 税（住民税・固定資産税・未建築地不動産税・法人税）は地方自治体の直接財源となる。自治体が住みやすい都市のインフラとして公共交通に投資してきたこと、同時に都市空間の再編成を行ってきたことも本研究で説明した。たとえば都市空間再編成に大きな役割を果たした公共交通の整備は地方自治体が主体となり行い、その運行は民間事業者に委託する上下分離がフランス中で導入されていること¹⁰⁾を第 4 章 (4.3.3) で示した。また社会運賃¹¹⁾を適用し運賃を低く設定しているため、都市内公共交通の運賃収入が運営コストに占める割合の全国平均は、自治体交通局連合¹²⁾によると 2017 年で 30.4%にしか達しないことも第 4 章 (4.3.3.1) で示した。公共交通は決して独立採算制ではなく、企業に課税するモビリティ税からの徴収金や自治体の補填が大きな財源となっているばかりか、都市交通計画の策定・実行も国が長年にわたり支援してきたことを 4 章 (4.4) で明らかにした。

ダンケルク(Dunkerque)¹³⁾都市圏共同体をはじめ 32 の比較的人口が少ない(広域人口 15 万人以下)広域自治体連合で、公共交通料金の 100%無料設定も敢行された¹⁴⁾。2023 年 7 月現在、人口が 40 万人以上のメトロポールでも、パリ、ストラスブールでは 18 歳以下にはすでに無料化が適用されており、ナント、ルーアンではその上週末には全ユーザーに対して無料運賃を設定している¹⁵⁾。都市圏人口 60 万人のモンペリエ(Montpellier)では 2023 年度 12 月末から、すべての市民に対する全公共交通運賃の無料化を発表している¹⁶⁾。

10) 出典・ヴァンソン藤井由実：運輸と経済,フランスの都市公共交通を支える上下分離の仕組み(第 1 回)と(第 2 回),第 81 巻第 9 号と第 81 巻 10 号, 2021.

11) 利用者の所得により交通利用料金を変動させる乗車料金(主に定期券)設定を社会運賃と呼ぶ。4.3.3.1 を参照。

12) GART : Groupement des autorités responsables de transport

13) 出典・Observatoire des villes du transport gratuit : Le nouveau réseau de transport gratuit à Dunkerque, pp1-14, Agence d'Urbanisme Flandre-dunkerque, 2019.

14) すべての公共交通利用に対する無料運賃を適用しているのは、32 の広域自治体連合(複数のコミューンで構成する)である。しかし週末だけ、或いは連合体の一部のテリトリー内でのみの無料化などを加算すると、すでに 2019 年時点で 40 のコミューンで公共交通運賃の無料化が適用されている。出典・<http://www.obs-transport-gratuit.fr/les-villes-du-transport-gratuit-163/les-villes-du-transport-gratuit-184/> 2023 年 7 月閲覧。

15) 出典・文部科学省の若者対象サイト・<https://www.cidj.com/actualite/transports-en-commun-gratuits-quelles-sont-les-villes-concernees/> 2023 年 7 月閲覧。

16) 2023 年 6 月に行った、モンペリエ・地中海メトロポール議会(MMM)議員で公共交通運行オペレーター企業 TAM の社長であるニゾン(Nizon.L)氏へのヒヤリングより。但し対象者はモンペリエ・メトロポールの住民であることが条件なので、他都市からの来訪者は運賃を支払う。

自治体は、車利用を抑制する「脱炭素化」と、フランスの世帯出費の平均18%が交通費である¹⁷⁾ので「連帯」の二つの視点から無料化を説明している¹⁸⁾。この政策は、公共交通を含めた都市インフラも教育、医療保障と同じように、公金をもって国民に平等に供給すべきものであるとする社会哲学と理念を持った政治家が地方都市で選ばれてきたことを示しており、その考えが投票するフランス国民に共有されていると解釈できる。自治体交通局連合(2019)¹⁹⁾は、無料化政策はあくまでも自治体首長の政治的判断に依ると述べている。

フランスの公共サービスには3つの大原則がある²⁰⁾²¹⁾。公共サービスの連続性、公共サービスを誰でもが受給できる平等性、必要に応じた適応性を備えることである。公共サービスの介入領域として経済の項に「運輸」が含まれており²²⁾、フランスでは公共交通は地方自治体が事業主体となっていることから、公共交通を税金で支える基本サービスの一つと捉える根拠となっている²³⁾。また第5章(5.4.1)で示したように、低所得者層にもアクセスできる住宅供給計画を策定し住宅を供給することを自治体に義務付ける法律が存在する。そのことから、障害者や高齢者など弱い者も含めたすべての市民が過ごしやすい都市空間を供給する都市環境を、公共の社会資産とみなす考えがあると推察する。ここに生活の基本である移動と住居を公(税金を投入することにより)で保障しようとする意図を見ることが出来る。つまり富める者と困窮者との連帯をキーワードとする社会モデルを、国でも地方自治体でも追及し具現化してきた結果が、現在見るフランスの都市群像であると考えられる。

17) 出典・注15)と同じ

18) 出典・Strasbourg Eurométropole : Principe de la gratuité des transports en commun sur le périmètre de l'Eurométropole - Conclusions du groupe de travail, pp8-15, 2019. 家計における交通費出費を抑える, という観点から, 公共交通無料政策は連帯(低所得者世帯の負担を軽減するという意味で)とみなされる。

19) GART : Gratuité totale des transports publics pour les usagers - une étude du GART pour objectiver le débat - Rapport d'analyse, pp66, 2019.

20) 公共サービスの法体制は, 「公共サービスの適切な機能を規定する」3つの主要原則は1930年代に策定されたローラン法, 現在は1979年7月25日の憲法評議会決定79-105 DCがガイドラインとなる。

21) 出典・フランス内務省公式サイト - 公共サービスの概念・<https://www.vie-publique.fr/fiches/20223-la-notion-de-service-public> / 2023年7月閲覧。

22) 公共サービスの介入領域とは, 秩序と規制(例:国防, 司法, 市民保護, 職業上の秩序など), 社会・健康保護(例:社会保障, 公立病院サービス), 教育および文化(例:教育, 研究, 公共オーディオビジュアルサービス), 経済(例:運輸など)で, Transportが含まれている。

23) 出典・ヴァンソン藤井由実:公共交通は福祉なのか? 公設上下分離と社会運賃について, 建設情報誌しまたてい, No92, pp38-42, 2020.

このようにフランスでは快適な都市空間はすべての市民が享受できるという連帯意識から、公金を「車が少なく歩きやすい都市空間の再編成」整備に必要な都市計画やモビリティ再編に投与することにコンセンサスが得られていると考えられるが、第3章(3.3.1)で示したように、幼少時から徹底した環境教育を受けてきた世代が現在20から30代になり²⁴⁾、「今、車で中心市街地にアクセスできない自分だけの不都合を考えるのではなく、環境保全を考え次世代に残したいまちの姿を受け入れなければならない」とする世代間の連帯意識も、フランス国民が自動車利用を抑制した中心市街地を受け入れた背景に働いているのではないかと考えられる。それは、2020年の地方統一選挙で、フランスを代表する地方都市のリヨン、ボルドー、ストラスブール、ポワティエ、グルノーブルで、環境保全を前面に掲げる「ヨーロッパ・エコロジー・緑の党」²⁵⁾が歴史的な勝利をおさめ(図7-2)、緑の党出身の比較的年齢の若い40代の市長が誕生したこと²⁶⁾、そして首都であるパリでも社会党出身ではあるが車進入を抑制する政策を取る現職市長が再選されたことでも証明されていると思われる。本研究の第3章、4章で示したように、各都市でさらなる歩行者優先の都市空間再編成や自転車専用道路整備を中心とする、新しいまちづくりが進んでいる。



図7-2：2020年地方統一選挙における緑の党の躍進
 (出典・France Info誌2020年6月29日)
 ■ ヨーロッパ・エコロジー緑の党 (EEFV) 政権
 ■ EEFV と社会党の連立政権

24) Etienne, C : Pour un soulèvement écologique – Dépasser notre impuissance collective, pp1-176, Seuil, 2023.

25) EELV : Europe Ecologie-Les Verts. 2020年の選挙では市議会の議席の多数派を占めた。

26) 2020年選挙当選時の市長の年齢・リヨン47歳、グルノーブル47歳、ストラスブール40歳、ボルドー65歳、パリ61歳、マルセイユ42歳、など。

7.2 これからの新しい都市像

7.2.1 ウォークブルシティの先にある 15 分都市構想

フランスのこれからの都市像の一つとして、15分都市構想を挙げることができる。ソルボンヌ大学の准教授でアーバニストの、カルロス・モレノ氏(Moreno, C)が「1/4 時間都市」(Ville du quart d'heure. 以下、15分都市という)を2016年に提唱した²⁷⁾。かつての「村」のようなコミュニティのある生活都市の実現を構想しており、「歩いて15分以内で暮らせる生活」(住居の近辺にスーパーや薬局、郵便局などがあり、日常生活に必要な用が足せる)ができる歩行者中心のコンパクトな住環境の地域づくりをめざす(図7-3)。歩行者を大切にするまちづくりの延長としての発想の一つと言えるものと考えられる。モレノ氏によると15分都市実現のためには、環境、経済活動、社会生活の均衡が取れた活気のある、生活しやすいコミュニティがある近隣の集合体や住居拠点を都市内に創出してゆくことが望ましい。15分都市は具体的な政策の名称ではなく、都市の在り様に対する哲学、普遍的な概念と捉えることができる。

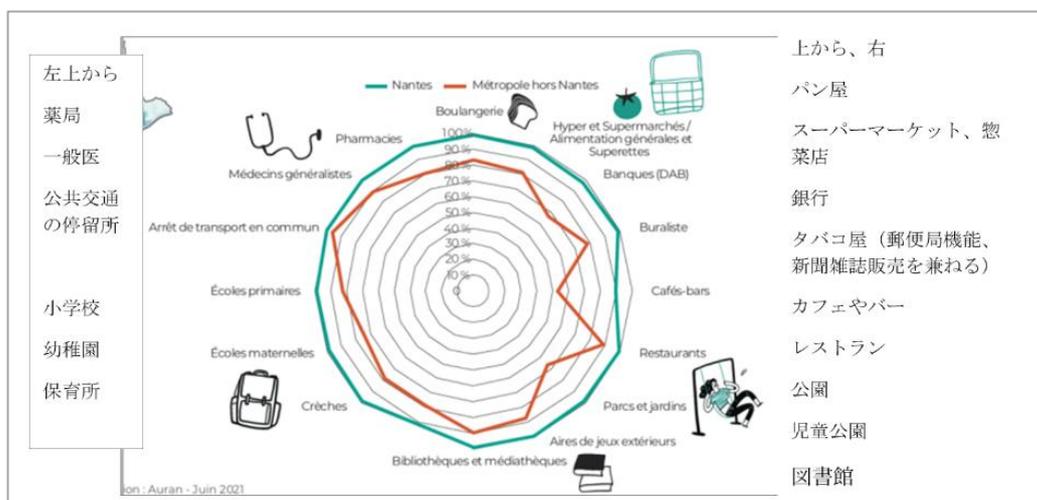


図 7-3・ナント・メトロポールの 15 分都市達成度チャート。外側の緑字はナント市内、内側の赤線はナント市以外のメトロポール域内の指数。ここではフランス人が日常生活に必要と考える拠点や機能が示されており、また人口 34 万人の地方都市ナント市内では、徒歩圏内ではほぼ生活が完結できることが読み取れる。(出典・Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise : Le quart d'heure philo, pp6, les synthèses de l'Auran, 2021. に日本語を加筆)

27) 出典・モレノ氏の公式サイト 15 分都市・<https://www.moreno-web.net/the-15-minutes-city-for-a-new-chrono-urbanism-pr-carlos-moreno/> 2023 年 7 月閲覧。

この発想の原点はモビリティであった、とモレノ氏はその公式サイトで説明している。1990年代には、都市の拡大に伴う問題は、例えば、より遠くへより速く移動するための高速メトロを導入するなどテクノロジーが解決すると考えられていた。しかしモレノ氏はこの考え方が住民の生活に及ぼす悪影響に関心を持ち、人々が都市生活の中で費やす移動時間のマネジメントや、環境や気候への影響を軽減するために、モビリティの見直しの必要性に着眼した、としている。よってこの都市デザインのメリットは、個人的な観点からは日常生活における移動時間の減少で、個人の自由な時間が増えリバランスを図り、より豊かな日常生活を市民が送ることができることであり、大局的には身近な住環境を充実させ環境にも配慮した都市空間の再編成を通じて、より持続可能なまちづくりを推進できることであると考えられる²⁸⁾。

第1章(1.2.1)で示したように、コロナ禍下の2020年にはフランス人の就労者の約3分の1が在宅勤務や自宅待機を経験した²⁹⁾結果、居住地環境や都市の価値に興味を持ち、暮らしやすい都市についてさらに考える機会につながったとガングロフ³⁰⁾らは論じている。パリ(図7-4,7-5)、ナント³¹⁾³²⁾、ミュールーズ(Mulhouse)³³⁾などの自治体の文書でこの15分都市構想という表現が使われ、さらに大胆に道路空間の再配分を進め、都市空間再編成を伴った新しい都市像を模索している³⁴⁾。特に、2026年までに合計1093kmとなる自転車専用道路整備と、大広場や道路の歩行者専用化を進め、全市で車の時速制限30kmを2021年9月から敢行したパリ³⁵⁾では、斬新な道路デザインの街路の整備が始まっている³⁶⁾(写真7-1)。イダルゴ市長は都市計画・公共政策プランナーのプラットフォームPlanetizenで、2023年「世界で今日の都市計画に最も影響力のある人物」で第4位に選ばれた³⁷⁾。

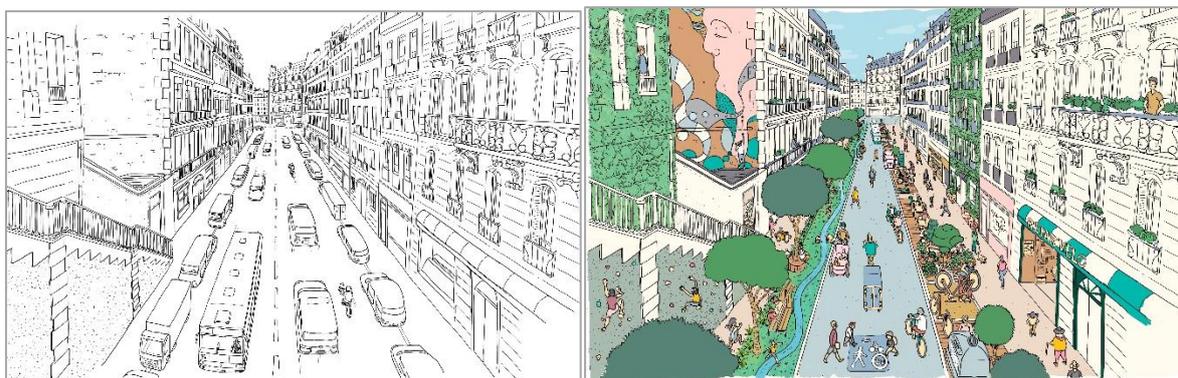


図7-4と7-5・パリ市が描くこれからの都市像「Ville du quart d'heure・15分都市」における道路空間の再配分。これらの画像は、2020年のパリ市長選挙の折に、現職のアンヌ・イダルゴ(Hidalgo, A)市長のマニフェストの一つとして掲載された。(出典© Nicolas Bascop)



写真 7-1・パリ左岸のモンテベロ川岸通りに見る道路空間の再編成。 広い歩行者空間，常設双方向自転車専用道路（マイクロモビリティも利用），バス停スペース，バス専用レーン，車道 2 車線，再び歩行者専用道路。

-
- 28) 出典・ヴァンソン藤井由実:フランスのウォークアブルシティ, pp28-34, 学芸出版社, 2023
- 29) 出典・Colard, J. Meilhan, N and Ni, J: Mobilités et Covid-19 - Quels impacts sur les comportements et les politiques de transport ?, France Stratégie, 2020.
- 30) 出典・Gangloff, E. Morteau, H: La ville à l'épreuve de la crise sanitaire. pp47-151. Edition PUCA. 2022.
- 31) 出典・ヴァンソン藤井由実:フランスのウォークアブルシティ, pp200-224, 学芸出版社, 2023.
- 32) 出典・ナントメトロポール公式 HP サイト・<https://metropole.nantes.fr/remise-grand-debat> / 2024 年 1 月閲覧.
- 33) 出典・Agence d'urbanisme de la région mulhousienne: La ville du quart d'heure mise en perspective mulhousienne, pp3-20, AURM, 2022.
- 34) 出典・ヴァンソン藤井由実:ポスト COVID-19 時代の新しい都市像, pp21-26, 都市計画協会 新都市第 74 巻 8 号, 2020.
- 35) 出典・パリ市役所公式 HP サイト・<https://www.paris.fr/dossiers/paris-ville-du-quart-d-heure-ou-le-pari-de-la-proximite> / 2023 年 7 月閲覧. パリ市ではイダルゴ市長 2020 年に再選後, 15 分都市構想担当の副市長職を設けた.
- 36) ヴァンソン藤井由実:フランスのウォークアブルシティ, pp27-67, 学芸出版社, 2023.
- 37) 出典・<https://www.planetizen.com/features/124959-most-influential-contemporary-urbanists>. ちなみに 1 位はデンマークの建築家, アーバンデザイナーであるヤンゲール (Gehl, J) 氏であった.

「コンパクト+ネットワーク」と「15分都市」は、双方ともにまちづくり構想の哲学を示しているものと考えられる。「コンパクト+ネットワーク」は都市の拡散を回避するために、公共交通網沿線に居住・商業地域を集積させる都市計画を指す³⁸⁾と、フランスの経済・財務・産業およびデジタル主権省も解釈している^{39) 40)}。一方、「15分都市」は既存の都市資産や行政施設を活用して、可能な限り移動時間を短縮した徒歩移動を中心とする生活環境を整えることを目標とする。例えばパリ市では道路空間再配分を進めると同時に、週末に市の管轄下にある28の保育所や42の小学校施設を、市民のNPO、文化、スポーツ活動に解放する試みが2021年から実施されている⁴¹⁾。市民がレジャーなどの目的のための移動する時間を短縮する為である。

15分都市構想は地域の近隣コミュニティの活性化も目的としているが、決して住民の交流や参加を義務付けるものではない。都市計画とモビリティ政策との連携を重要視して、都市の将来像を首長、議会が考え、市役所が具体的な施策を考案し、市民も意見ができるという構図で、第5章で明らかにした広域都市計画マスタープランにおける土地整備と同じプロセスを通して、道路空間の再配分がパリ市では行われている⁴²⁾。施策を決定する自治体は、滞留・植樹空間として街路を利用し、快適な住環境やすべての住民が外出しやすい安全な歩行環境を供給することが、人の賑わいを呼び地域の近隣商店の活性化につながるとみなしていると考えられる。第3章(3.3.4.2)で示したように、街路の一階に構える店舗のテラス使用料などは自治体への直接財源となる。自治体は環境保全を念頭に、5章(5.5.5)で述べたように「我々の都市」という連帯意識に支えられて、次世代に豊かに残すことのできるまちづくりを総合的にとらえていると解釈できるものと考えられる。

38) 出典・ヴァンソン藤井由実:フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか, pp132-137, 学芸出版社, 2016.

39) Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique.

40) 出典・<https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/2018/12/21/compact-city-network-politique-urbaine-du-japon-en-reponse-au-declin-de-sa-population> / 2023年10月閲覧。このサイトでは日本滞在のフランス人が、日本の富山市を事例として紹介しているので、Compact city +Network という英語がタイトルに記載されているが、第5章(5.2.2)で示したように、フランスでは英語の表現である「コンパクトシティ・ネットワーク」という表現は一般的には使用されない。

41) 出典・パリ市役所公式 HP サイト・<https://www.paris.fr/pages/creches-cours-d-ecoles-et-de-colleges-ouvrent-aux-familles-le-samedi-17940> / 2023年7月閲覧。

42) 出典・ヴァンソン藤井由実:フランスのウォークアブルシティ, pp32 及び pp187-190, 学芸出版社, 2023.

7.2.2 「穏やかになったまち」を求めるまちづくり

第3章(3.3.2.3)で示したように、近年のフランスでは住みやすいまち実現のキャッチフレーズとして、「モビリティを包括した都市空間再編成」に代わり、「抑制した車交通」(circulation apaisée)、静かな街路(rue apaisée)⁴³⁾や、「穏やかになった街」⁴⁴⁾(ville apaisée)⁴⁵⁾(デュモン, 2006)⁴⁶⁾という表現が見られる。メトロポール・ナント⁴⁷⁾(図7-6)やアンジェ都市圏共同体⁴⁸⁾などの自治体が発信する文献でも使われている表現である。リロー(2012)⁴⁹⁾は「穏やかになったまちとは、交通の発展についての考察に道路の社会的利用を統合する都市計画者のアプローチ」とし、「道路の用途と機能の混在が、穏やかになったまちの実現に必要である。単一の用途(歩行者・自転車通行や自動車通行禁止)が道路に割り当てられた時点で、道路はその混在性を失い、道路、歩行者道、自転車道という体制に陥ってしまう・・・中略。『人が住むまち』を意識した道路の活用が望まれ、交通を新しく見直し公共空間をとらえ直すことが、都市の発展に必要な骨組みを促す(カバニウ, 2001)⁵⁰⁾都市空間の活力を誘発する」と論じている。

フランスの「穏やかになったまち」という概念は、車交通の騒音から解放された都市空間を意味すると解釈できる。そこには都市を車に適応させるという発想からの脱却した、公共空間を都市生活に適応させる試みがある。あらゆる交通手段が共存し、道路空間の共有化を向上させる。歩行者、自動車、自転車はもちろん、子ども、移動に不自由のある人や高齢者など、それぞれの利用者が安全かつ楽しく移動できるようにすることで、街路は交通空間ではなく、生活空間として認識させていくという概念を表すのが「穏やかになったまち」であると考えられる。単に車の音が静かなまち、という意味ではない。そこにいると、気分が良くなり、ただ通り過ぎるだけでなく歩きたくなること、安全だと感じられるようになる、そんなまちを取り戻すことを意図していると考えられる。そして、それは正にフランスの地方都市で生活している筆者が感じることでもある。よって「穏やかになったまち」の創造には、交通安全の問題を超えた、多様なまちづくりの課題が統合されている、と解釈することができるものと考えられる。

フランスではウォークブルシティの直訳である「歩けるまち(Ville marchable)⁵¹⁾」という表現よりも、「ゾーン30都市(Ville 30)」, 或いはこの「穏やかになったまち(Ville apaisée)」と言う表現の使用が主流である。いずれも歩行者優先の道路設計と都市空間再編を意味し、特に歩行者優先の都市空間再編は比較的低予算でスピーディに実行できることを、ラ・ロシェル市が発表している⁵²⁾。そしてフランスのまちは「穏やかになった」のではなく、自治体の努力で「穏やかにしたまち」であること、地方政治家や行政、市民が一体となってこのような都市空間の改変を行ってきた事実が、最も肝要であると考えられる。



図 7-6・ナント・メトロポールの道路空間再配分ガイドライン。「La ville apaisée・穏やかになったまちは、まず地域の都市計画（プロジェクト）から」と表紙に記載されている。

（出典・Nantes Métropole 紙媒体）

- 43) 出典・CEREMA : Aménager des rues apaisées, zone 30, zones de rencontres et aires piétonnes, 2019.
- 44) 筆者が「静かなまち」ではなく「穏やかになったまち」と翻訳するのは、*apaisée* という形容詞には「物事を穏やかにした」という能動的な関わり合いが含まれるからで、ここでは、自治体が意図的に道路を穏やかにしてきたことを示唆することを意図している。
- 45) 2006年に Dumont と Von der Mühl が発表した論文で使った表現(原文は *la ville apaisée* (Dumont 2006), un modèle urbanistique et social au cœur duquel se situent trois visions de la rue : modérée, habitée et civique) 研究対象は中心市街地よりは、むしろスイスとフランスの都市近郊の道路であった。
- 46) Dumont, M. Von der Mühl, D : De la rue à la ville apaisée, l'éclairage comparé des expériences péri/suburbaines suisses et françaises, *Metropolis*, pp50-61, Flux - Cain, 2006.
- 47) 出典・Nantes Métropoles : Guide de conception de la ville apaisée, pp1-5, Nantes Métropole, 2022.
- 48) 出典・Ville d'Angers : Code de la rue pour une ville apaisée, pp1-17, ville d'Angers, 2018.
- 49) Liraud, G : La ville apaisée, vers une pacification de la circulation des espaces publics urbains au regard de deux projets de ville, Bourguoin - Jallieu et Annemasse, *Sciences agricoles*, pp1-2, 2012.
- 50) Cabagnieu et al : Les espaces publics urbains, Recommandations pour une démarche de projet, Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques, pp11, 2001.
- 51) ウォークアブルシティを推進する自治体に参加する NPO・Club des villes et des territoires cyclables et marchables (CVTCM) (<https://villes-cyclables.org/> / 2023年6月閲覧) では「marchable」という表現を使っている。しかし *marchable* には英語の *walkable* と同じように「徒歩移動が可能である（車に乗る必要がない）」という意味合いがある。一方 *Ville apaisée* には都市全体の雰囲気を含む響きがある。英語では *walkable* に対して *pedestrian* が、歩行者専用空間の響きを持つ。ユーザー側のウォークアブルシティ推進 NPO・Place aux Piétons (第3章注41を参照。 <http://placeauxpietons.fr/> / 2023年6月閲覧) は、「Priorité aux piétons・歩行者優先」という表現を使っている。
- 52) 出典・ヴァンソン藤井由実:小さな自治体でもできる歩行者優先のまちづくり(後編)ーラ・ロシェエルの事例にみるモビリティ施策ー, 運輸と経済 第83巻第3号 23.3, pp106-111, 202

7.3 日本への示唆

7.3.1 道路空間を共有するという概念

欧米と日本の道路交通施策を比較して決定的に異なるのは、道路空間の再配分、空間を共有するという発想であると考えられる。日本でもたとえばすでに15年以上にもわたって、藤井聡(2007)⁵³⁾⁵⁴⁾を代表として谷口守(2007)⁵⁵⁾などこれまで様々な論者が、道路空間を自動車のみではなく多様な移動手段が共存できるようにすべきであると指摘してきた。谷口綾子ら(2012)⁵⁶⁾は、道路空間での交通安全性を高める為の「Shared Space」という交通空間の概念を論じており、近年では久保田(2022)⁵⁷⁾が歩行者を優先した交通環境整備の日本での事例を発表した。交通工学研究会は、ゾーン30導入を始めとして歩行者を優先する道路利用に必要な交通環境整備のガイダンス⁵⁸⁾なども発表している。しかし残念ながらその概念が広く浸透しているかといえ、必ずしもそうであるとはいいがたいものと考えられる。

それはなぜであろうか？ フランスと日本の大きな違いの一つは、フランスでは道路空間はすべての市民のものだという認識がいきわたっていることだと考えられる。3.1で示したように、行き過ぎた車中心のまちづくりから歩行者優先の都市空間再編成に、フランスは1980年代から着手してきた。現在では法律でも歩行者優先が徹底して守られており、特に第3章3.3.1で示した2018年の道路交通法改正以降は「横断歩道が50m以内に無い場合は自動車運転者は、「横断する意思を明確に示している歩行者に、必要に応じて一時停止して道を譲らなければならない」ことが大切であると、運転免許書を保持するアドバイスを与える機関⁵⁹⁾なども指導している。筆者(2023)⁶⁰⁾が指摘しているように、フランスでは信号や横断歩道がない道路でも、歩行者の横断の為に車が止まる景観を確認できる。

53) 出典・藤井聡:日本における「モビリティ・マネジメント」の展開について, pp278-286, 国際交通安全学会誌 Vol 31, No.4, 2007.

54) 出典・藤井聡・谷口綾子・松村暢彦: モビリティをマネジメントする, pp35-180, 学芸出版社, 2015.

55) 出典・谷口守:コンパクトシティとモビリティマネジメント, pp71-74, 国際交通安全学会誌 Vol.31, No. 4, 2007.

56) 出典 谷口綾子・吉村聡哉・石田東生:車両と歩行者・自動車間のコミュニケーションによる協調行動の正規に関する研究, pp1115-1121, 土木学会論文集 D3 (土木計画学), Vol.68, No.5, 2012

57) 出典・久保田尚:ゾーン30 プラスセミナー2022, pp1-100, 国交省, 2022.

58) 出典・<https://www.jste.or.jp/community/05faq.html> / 2023年10月閲覧

59) 出典・<https://www.actiroute.com/stage-recuperation-points/retrait-de-points/bareme-des-infractions/regles-de-priorite/refus/passage-pieton> / 2023年10月閲覧.

60) 出典・ヴァンソン藤井由実:フランスのウォークアブルシティ, pp94-95, 学芸出版社, 2023.

また 3.3.4.2 では道路空間再配分の動きはコロナを経て一層頻繁にみられるようになったことを示した。新型コロナ感染対策として、道路や公共空間の一部を路面店舗に提供し、顧客スペース増強を可能にして自営業を支援する試みがフランスだけでなく、ミラノ、ニューヨークなどの都市でも行われた⁶¹⁾。これらの都市では車走行量が減少したコロナ禍下において、車道から自転車専用道路や歩行者空間への転用が実行され、さらに道路空間の開放が進んだ。その結果、様々な移動手段が道路空間を共有する、3.3.4.1 で示したトランジットモールという中心市街地の景観にも結びついた。これは 7.2 の 15 分都市構想における道路空間の再配分につながっていることが分かる。

一方、日本政府でもこうした世界各国の事例を参照するかたちで、コロナ対策の緊急措置として 2021 年 3 月末までの道路占用基準緩和を発表した⁶²⁾。感染対策の緊急措置とは別に、歩道をテラス等として利用できる「歩行者利便増進道路」が、道路法改正で 2020 年 11 月 25 日から指定できるようになった。2020 年 3 月には居心地がよくなる街路づくりの参考書、ストリートデザインガイドライン⁶³⁾も国交省都市局で策定された。2020 年は道路再生特別措置法も改正され、安全なまちづくりと共に、魅力的なまちづくりとして「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出が、目的としてはっきりと明記された⁶⁴⁾。2023 年 5 月で 349 自治体がウォークアブル推進事業⁶⁵⁾を進め、歩行者利便増進道路として 109 ヲ所がほこみち指定⁶⁶⁾されている。道路の使い方がこれから日本の地方都市においても大きく変わり、車中心から人中心のまちづくりへと、新しい都市空間再編成への発想の転換につながる事が望まれるところである。

61) 出典・ヴァンソン藤井由実：ウイズコロナ・アフターコロナ社会の道しるべー一般財団法人日本みち研究所 日刊建設工業新聞共同企画緊急提言一，日刊建設工業新聞 10 月 6 日版及び 10 月 13 日版，2020.

62) 出典・<https://www.mlit.go.jp/road/senyo/covid/11.pdf>，及び
<https://www.mlit.go.jp/road/senyo/covid/01.pdf> / 2023 年 7 月閲覧。同措置は 2023 年 3 月 31 日に終了した。

63) 出典・https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_fr_000055.html / 2023 年 7 月閲覧。

64) 出典・https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi05_hh_000271.html / 2023 年 7 月閲覧。

65) 出典・国土交通省都市局：まちなかウォークアブル推進プログラム，pp4，国土交通省、2022.

66) 出典・国土交通省道路局：歩行者利便増進道路（ほこみち）の普及展開に向けて，歩行者利便増進道路指定制度の創設と道路占用制度の特例，国土交通省，2020。及び歩行者利便増進道路指定一覧（国交省 2023 年 5 月 31 日）。

7.3.2 環境, 交通, 福祉など領域横断で実現するまちづくり

第4章6節(4.6)で整理したように, フランスの交通計画は単なる渋滞解消だけをめざしているのではなく, 都市施策の一環として包括され, 市民の健康対策, 環境問題に対応してきた。また第4章2節(4.2.1)で示したように完全バリアフリーを保障する福祉も含めて, 領域横断の目標に対応すべく構築されている。そして低速交通まちづくりとして, 「穏やかになったまち」実現のために, 縦割りではなく「交通」「街路」「建築」「工学デザイン」に関わる者を中心にタスクフォースチームを構成していることを, 第2章(2.2.4)で示した。フランスでは都市デザインの中に交通工学が組み込まれて久しいが, 第5章(5.4.3.5)の「交通も包括した都市空間景観形成の統合性」の項で示したように, 都市開発は街のオープンスペースや街路舗道空間, 公共交通路線, 自動車や自転車道路など全体との関わり方, デザイン, 利用法などを統合的にみて設計している。

道路と交通行政の管轄者である自治体は, 環境保全や福祉なども包括してまちづくりを考えていると解釈できる。都市計画だけでは社会的ネットワークや交流を「創造」することはできないが, 例えば, 緑地や安全で親しみやすい街路などの出会いの場を通してそれを促進することはできると考えられる。元ストラスブール市長ケラー氏⁶⁷⁾がすでに2010年代に語ったように, 低中所得者層に配慮した住宅政策や, 完全バリアフリーで効率的, 廉価な交通システムを備えた都市構造は, 利用しやすい公共交通を通じて雇用機会が増えると考えられているため社会的排除を少なくすると期待されてきた。この考え方に従って1990年代以降の住宅供給は, 5章(5.4.1)で示したように中低所得者層も考慮に入れた法律が策定されている。公共交通整備料金設定は7章(7.1.2)で明らかにしたように高齢者のみ対象ではなく, すべての市民の低所得者層を対象にして組み立てている。このように住居供給計画も都市交通計画も, 高齢者だけではなくすべての市民を対象とした幅広い福祉の観点から, 整合性をもって策定, 実装されてきた。それは政策の策定, 実行の双方において, 組織の縦割りの弊害が抑えられているから可能であったと解釈できるものと考えられる。

67) Keller, Fは2001年から2008年までストラスブール市長として, LRTを中心とする公共交通政策と大規模な都市整備プロジェクトに着手した。出典・ヴァンソン藤井由実:ストラスブールのまちづくり, pp108-113, 学芸出版社, 2011。

近年では、第6章(6.6.3)で示したような先取の気質に富んだ政治家⁶⁸⁾・議会グループが見られるフランスの地方都市では、人口規模の小さい広域自治体連合であるアンジェやディジョン⁶⁹⁾でも、MaaS、15分都市、スマートシティ構想などの整合性をもたせた実装が進んでいる。それらの現状は、地方政治家と行政の協働のみならず、行政における横軸での協働体制が整っていることが都市デザインが確立されていることの一つの要因であると考えられる(筆者, 2022)⁷¹⁾⁷²⁾。都市政策に関心が高い首長や議会の存在がある公共団体で、この10年間でデジタル化が行き届いた行政を中心とした、自治体による都市マネジメントは進化していると考えられる。

日本でも2023年5月に運輸総合研究所が主催した「ゆっくりを軸とした地区づくりのための交通・道路・都市のあり方を考える」セミナー⁷²⁾で、道路、交通、都市計画など様々の分野から911名の専門家が3時間にわたるセミナーに参加したという事実は、日本における道路と都市計画を統合させた街路の在り方への高い関心を示しているものと解釈できると考えられる。

68) 第6章 注) 54参照。アンジェ元市長で現在のエコロジー移行省大臣のベシュー氏。

69) フランスで初めて全市統合型のスマートシティ実装を成功させてディジョン市長ラブサメン氏(Rabsamen, F)は、4期にわたりメトロポール・ディジョンの議長を務めLRTを中心とする公共交通整備を導入し、2014年から2015年まで労働大臣に就任した。

70) ヴァンソン藤井由実: スマートシティ・ディジョンー広域自治体行政連合で進む都市インフラのデジタル化(第1回), pp118-123, 第82巻第11号, 2022.

71) ヴァンソン藤井由実: スマートシティ・ディジョンー広域自治体行政連合で進む都市インフラのデジタル化(第2回), pp112-119, 第82巻第12号, 2022.

72) 出典・<https://www.jttri.or.jp/events/2023/seminar230512.html> / 2023年7月閲覧。

7.3.3 市民の意識の醸成

まちを穏やかにするためには、迅速な展開のための強い政治的意思（自治体の決定と実行）と共に、車と上手く共存してゆける、住みやすいまちへの共通のヴィジョンを市民が思い描けることも必須であることを、本章の1節（7.1.1）で考察した。6章で明らかにしたようにそのための合意形成活動の充実化が肝要であるが、それと共に市民がすぐにそのメリットを感じられるような、低コストでの空間改善による生活環境の向上を可視化させて市民に歩きやすい安全な空間を体験してもらうことも有効であると考えられる。小学校前の道路を歩行者専用化するパリの学校前整備プロジェクト⁷³⁾（写真7-2）などはその良い事例で、現職のパリ市副市長のベリアール氏⁷⁴⁾は「車の少ない空間をまず可視化して、市民に見せて歩きやすい空間を体験してもらうことが必要だ。我々は得てして、歩行者専用空間というものを想像できないことが多い。道路空間の共有を進める政策の実現は厳しい政治的な対決を伴う、と言ってもよい。パリ市議会では現在社会党、共産党、緑の党の連結政権が多数派であるが、次回の選挙でもこの多数派を維持して歩行者優先の政策実現を続けるようにするためには、市民に分かりやすい、賛同を得られやすいまちづくりを行うことも必要だ」⁷⁴⁾と発言している。



写真7-2・パリ12区の小学校前道路の一例。学校前道路から車を恒常的に排除して、完全な歩行者専用空間に転用した。生徒が下校する16時から、小学校前の道路には移動式図書館、テーブルと椅子が並ぶ。安全な道路環境を提供すると共に、利用者たちに交流の場を提供しており、メリットが分かりやすい。卓球台など簡易遊戯施設が設けられる道路も、他の学校前道路整備エリアで見られる。

73) 出典・ヴァンソン藤井由実:フランスのウォークブルシティ, pp46-48, 学芸出版社, 2023.

74) Belliard, D氏の2022年3月の発言。

まちを穏やかにするためには市民の車利用から徒歩移動への行動変容を支援するツールと啓蒙活動も必要であり、公共空間の評価とその見直し作業も求められる。フランスの都市が中心市街地への移動に必要な公共交通をこの 30 年間で整備し、多様な移動手段も整ってきた今、最後に残った大きな課題はやはり車との共存であるとフランス政府は考えていると解釈できる。なぜなら、具体的な「車離れ」の政策の一つとして、3 章 (3.4.3) で整理したように、自動車の新しい利用法を推進するための法体系を政府が整えており、地方自治体自らがシェアカーやライドシェアなどのアプリのプラットフォームを管理していることから伺える。できるだけ最大公約数の市民の住みやすさや居心地よさ (Well Being とも言える) を考慮したまちづくりの過程では、フランスでは地方政治家たちが選挙で選ばれた事実を自信の背景として、行政のサポートを得て、都市のビジョンを都市計画マスタープランで約 15 年先まで見据えて策定する。しかし個々の都市計画や交通計画は任期の 6 年間で迅速に実現させていることを 5 章 (5.5.2) で示した。その過程では当然反対意見も含めて多様な見解が出る。だが「フランスでは、公共の福祉と個人の主張との間の乖離を、法律と合意形成で調整しており」⁷⁵⁾、その背景や法整備、プロセスを本研究を通して示した。

日本ではすでに 2007 年には藤井聡 (2007)⁷⁶⁾ は、「ひとり一人の意識や行動を十分に踏まえるところから、交通問題を考えてゆく」として、「車離れ」の取り組みに対する市民の意識改革を促し、環境や健康などに配慮した交通行動が、都心のスプロール化や中心市街地の活力の低下などの問題の解消に期待できることを指摘している。「渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしくく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組み」をモビリティマネジメントと定義し、2009 年にはそれらの政策が効果的に広範に推進されることを支援するために、日本モビリティ・マネジメント会議⁷⁷⁾ が設立され、会議はそれ以来日本の多くの都市でも、交通行動の自発的な変革を促すコミュニケーション施策を中心とした合意形成活動が実施されてきたことを示している⁷⁸⁾。我々市民一人一人としては、都市という公の器に対して更なる関心を持つとともに、いかにまちづくりに参加できるかの問いかけが求められる。

75) 藤井聡・京大教授の 2022 年 11 月のご発言。

76) 出典・藤井聡：モビリティマネジメント, pp1-66, 国交省, 2007.

77) 国土交通省と土木学会とが共同主催をする形で、様々な立場の MM 関係者が一堂に会する会議で、JCOMM と呼ばれる。

78) 出典・<https://www.jcomm.or.jp/> 2023 年 10 月閲覧。

7.4 本研究論文の結論

本研究では歩行者中心の穏やかなまちづくりを目的として、フランスが公共交通を導入し進めてきた交通まちづくりの政策の実践を支える法整備、人材と財源の獲得、都市政策の策定と実行、合意形成活動など多角的な視点から分析・整理した。特に賑わう中心市街地を再生させるために、道路空間の再配分を伴うモビリティの再編、都市空間の再編成に成功した背景と要因を、各都市の事例に関する自治体への聞き取り調査や文献の分析によって明らかにした。

第1章で研究の目的、構想、目次をまとめ、本論文の読解に役立つと思われるフランス特有の自治体関連単語や法律用語の整理をした。

第2章ではまちづくりの哲学を確認し、都市計画策定と実践の主体となる自治体について、その特徴と機能を述べた。フランスの自治体の構造やまちづくりにおける権限の理解が、都市政策の実践のプロセスを理解する上で必要と考えられる。

第3章では道路空間の再配分の過程において、自動車と共存する具体的な方法論を示し、自治体が道路空間の再配分が実現できた要因について社会的な背景からの分析も試みた。また一方、歩行者が中心となる安全で快適な空間が整備し住みやすい都市環境を作ってきた地方都市では人口が増えており、人の賑わいを図るバロメーターの一つである空き店舗率が低いことも示した。近年パリ首都圏から地方都市への人口流出があることも示し、少なくとも中小規模の地方都市には魅力があると捉える移住人口があり、都市整備が地方都市の魅力向上に貢献する一つの要素であるという考察を展開した。

第4章では、フランスにおける都市再生は、モビリティ再編成から始まった経緯を整理した。自治体は交通と土地利用の連携の枠組みを都市計画マスタープランを通して整え、交通基軸とその沿線との整合性の取れた景観形成を実現し、公共交通導入と都市空間整備をセットで進めてきた。またそのようなまちづくりを支えてきた国の法整備と補助金について言及し、その上2019年に策定されたモビリティ基本法がどのように、人を中心とした都市空間再編成をとらえているかを整理した。

第5章では、モビリティ政策だけでなく、商業、住宅政策を統合した都市政策が、なぜフランスでは機能するかの解明を試みた。都市政策を策定するフランス人の姿勢に共通してみられるのは、「我々の都市」という共通感覚である。充実した地方都市の生活を支える質

の高い公共空間利用と都市文化資産の豊かさに、地方都市に居住する人々は誇りを持っていると考えられ、それらの都市環境を決定する上で都市施策は大きな位置を占めていることを示した。

第6章では、日本における都市政策実現に向けた合意形成に関する知見を得る観点で、フランスの合意形成制度の変遷を整理し、具体的な合意形成実行のプロセスを新しい関連法の紹介と共に示した。フランスにおいて長年にかけて都市開発事業計画における合意形成がシステムティックに整い、必ず実行され、一連のプロセスが法整備で枠組みされてきた経緯を明らかにした。地方政治家の計画策定段階への関与や姿勢、それをサポートする法整備、計画プロセスを実現するための行政における体制・役割分担・市民との向き合い方などが、我が国の都市整備における合意形成の改善の参考となると期待する。

第7章では、国の法整備にも支えられ、都市の明確な将来ヴィジョン「歩いて楽しいまち」が、自治体で確立されておりそれが市民と共有されていることを示した。ウォークブル・シティの実現を支える基本的な概念として、フランス人が環境保全と連帯意識を重視していることを明らかにした。また将来の都市像として、徒歩中心の住環境を整える15分都市構想や、車の都心流入を規制した「穏やかになったまち」を示した。最後に日本への示唆としては、道路空間を共有する概念を広めること、新しい都市像の実現には、環境・交通・福祉など行政側でも領域横断で整合性をもたせて政策の策定にあたる必要があること、市民の「住みやすいまち」創造への意識醸造の為に、より一層合意形成を充実化させる必要性などに関する考察を述べた。

フランスの社会も都市政策も決して、上手く機能していることばかりではない⁷⁸⁾が、人々のライフスタイルの多様性に対応できる、新しい都市モデルを官民をあげて模索している。増大する気候変動問題に対する「環境保全」と、益々深刻化する社会格差に対応するための「連帯」が「都市の在り方」を支える基本概念であり、そのための法整備も4章(4.4.1)で整理したように数多く30年間にわたって制定されてきた。

78) 気候変動、世界的パンデミック、社会におけるDX革命、局部戦争がもたらすエネルギー危機とインフラ、移民受け入れと、この10年の間に欧州は決して明るい豊潤な社会に向かっていると人々は感じていない。特にフランスでは所得格差による社会の分断が進み、度重なるデモの際の一部の若年層による暴力破壊行為は大きな社会問題となっている。

重税国であるフランスは富の再分配を通じて、自治体が住みやすい都市を実現するために、交通や住宅などのインフラ整備に投資してきた。国費で支える充実した社会厚生福祉施策や、ほぼ無料に近い大学までの教育機会の提供と同じように、「連帯の社会モデルとしての都市をフランスが具現化してきた」プロセス⁷⁹⁾を、筆者は30年間、元気な地方都市が次々と実現する過程を通して確認している。これらの考察は文献を通じた調査だけでなく、フランスでの生活、直接に地方政治家や行政へのヒヤリングの機会、合意形成会合に出席した経験に基づいている。フランスの自治体がまちづくりに対して持っている哲学や姿勢と、都市政策の基軸となる都市計画マスタープラン実現のプロセスを、当事者たちの証言で直接確認することができた。

フランスの交通まちづくりの実践は「都市空間の再編成はモビリティ（道路空間の再配分）を抜きにして達成できない」に集約されると考える（写真7-3,7-4）。公共交通の充実化とともに景観形成も含めて安全で快適な公共空間を整備して、そこに住民が集い都市の資質を高める試みを行ってきたフランス各地の中小都市の事例を積み上げてその要因を整理した本研究の内容は、日本の地方都市における中心市街地の賑わい再生施策の立案に貢献し得るものであると考えられる。

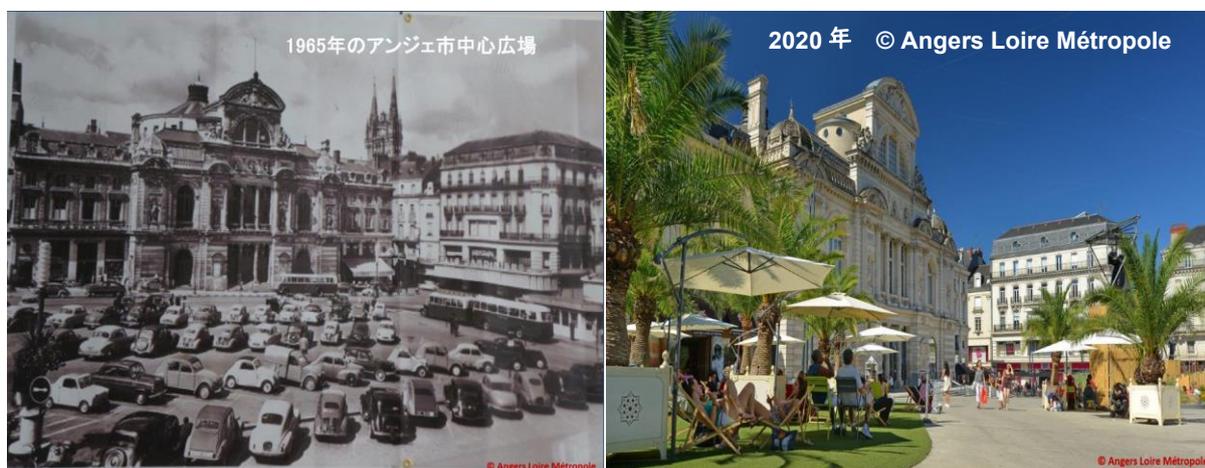


写真7-3 1965年、11000m²のアンジェ市中心広場は車の駐車場となっていた。

写真7-4 2010年の空間再整備を経て、中心広場は季節ごとのプレスメイキングやクリスマスマーケットなどの催しイベントが行われる歩行者専用空間となり、2012年に広場にはLRTの電停が整備された。（写真提供・共にアンジェロワールメトロポール）

都市の発展は、人口増加を前提としている。フランスも 1993 年には出生率が 1.73 にまで減少した。「子育て所帯への減税」「子供手当などの現金支給」「保育所充実等のハード整備」「就労女性の職場復帰を労働法で保護」等の施策は、1980 年代から国策として採用されてきた。企業も重い社会保障負担を共有してきた結果、2010 年には出生率は 2.03 にまで回復した（2019 年は 1.87）⁸⁰⁾。今フランスのどんな小さなコミューンに行っても子供たちの姿が見られる、と言っても過言ではない。地方都市の活性化に不可欠である子育て世帯の移住誘致や定着でも都市間競争があり、各都市はより賑わう魅力的な都市の創出のために、都市政策をさらに研鑽し続けている。一方、人口減少時代に入った日本では、必ずしも都市、交通政策への新しい投資だけではなく、モビリティの再編成を行いながら既存の都市遺産を活用してゆくことも求められるであろう。日本は世界に類を見ない、高密度な都市機能を備え安全かつ清潔な都市を構築してきた。海外生活の方が長くなった筆者にとっては、東京や大阪などの大都市が供給する流通機構やサービスレベルの高さなどの完璧性は驚くばかりである。本研究がそういった大都市だけでなく、豊かな自然と豊富な歴史、多様な文化に恵まれた日本の地方都市の活性化に役立てば幸甚である。そして日本では都市政策のビジョンやプランは十分に存在するが、それらのコンセプトが必ずしも実際の計画に反映されるプロセスが出来ていないことに対する取り組みの必要性が、これからの研究の課題となるものと考えられる。

79) 7.1.2 を参照

80) INSEE : Natalité- Fécondité , Tableaux de l'économie française, Edition 2020.
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/4277635> / 2023 年 7 月閲覧。

備考・本研究ではユーロ150円で換算している。

主な参考図書

参考文献（学術論文、フランス省庁、研究機関のウェブサイトなど）は本論文の文中で対応する頁にそれぞれ記載したが、主な参考図書以下にまとめる。

青木幹生，観光大国フランスーゆとりとバカンスの仕組み，現代図書，2012

青山吉隆ほか著，LRTと持続可能なまちづくりー都市アメニティの向上と環境負荷の低減をめざして，学芸出版社，2008

赤堀忍ほか著，フランスの開発型都市デザイナーー地方がしかけるグラン・プロジェ，彰国社，2010

足立基浩，イギリスに学ぶ商店街再生計画ー「シャッター通り」を変えるためのヒント，ミネルヴァ書房，2013

新雅史，商店街はなぜ滅びるのか 社会・政治・経済史から探る再生の道，光文社新書，2012

アルヴォード・ケイティ，車よ、お世話になりました:米モータリゼーションの歴史と未来，白水社，2013

家田仁ほか監修，地域モビリティの再構築，薫風社，2021

石田東生ほか著編，ウェルビーイングを実現するスマートモビリティ:事例で読みとく地域課題の解決策，学芸出版社，2022

石原武政ほか著，タウンマネージャー:「まちの経営」を支える人と仕事，学芸出版社，2013

泉山墨威ほか編著，パブリックスペース活用事典:図解 公共空間を使いこなすための制度とルール，学芸出版社，2023

泉山墨威ほか著編，タクティカル・アーバニズム:小さなアクションから都市を大きく変える，学芸出版社，2021

稲川秀和，フランスに学ぶ社会保障改革，中央法典，2000

ヴァンソン藤井由実，フランスのウォークブルシティ:歩きたくなる都市のデザイン，学芸出版社，2023

ヴァンソン藤井由実，フランスではなぜ子育て世代が地方に移住するのか:小さな自治体に学ぶ生き残り戦略，学芸出版社，2019

- ヴァンソン藤井由実ほか著, フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか: 交通・商業・都市政策を読み解く, 学芸出版社, 2016
- ヴァンソン藤井由実, ストラスブールのまちづくり: トラムとにぎわいの地方都市, 学芸出版社, 2011
- ヴァンソン藤井由実 日本語版監修, ほんとうのフランスがわかる本, 原書房, 2011
- 宇京頼三, ストラスブールーヨーロッパ文明の十字路, 未知谷, 2009
- 宇都宮浄人ほか著編, まちづくりの統計学: 政策づくりのためのデータの見方・使い方, 学芸出版社, 2022
- 宇都宮浄人ほか監訳, 持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン第2版, 一般財団法人地域公共交通総合研究所, 2022
- 宇都宮浄人, 地域公共交通の統合的政策: 日欧比較からみえる新時代, 東洋経済新報社, 2020
- 宇都宮浄人, 地域再生の戦略: 「交通まちづくり」というアプローチ, ちくま新書, 2015
- 宇都宮浄人, 鉄道復権, 新潮社, 2012
- 大野秀敏編, シュリンキング・ニッポンー縮小する都市の未来戦略, 鹿島出版社, 2008
- 小栗幸夫, 脱スピード社会ーまちと生命を守るソフトカー戦略, 清文社, 2009
- 香川貴志, バンクーバーはなぜ世界一住みやすい都市なのか, ナカニシヤ出版, 2010
- 嘉田由紀子著編, 地方から政治を変える: 未来政治塾講義 II (未来政治塾講義 2), 学芸出版社, 2013
- ギデンズ・アンソニー, 揺れる大欧州ー未来への変革の時, 岩波書店, 2015
- 金丸弘美, 幸福な田舎のつくりかた: 地域の誇りが人をつなぎ、小さな経済を動かす, 学芸出版社, 2012
- 木下斉, 稼ぐまちが地方を変える 誰も言わなかった 10 の鉄則, NHK 出版新書, 2015
- 久邇 良子, フランスの地方制度改革ーミッテラン政権の試み, 早稲田大学出版部, 2004
- 後藤卓也ほか著, 交通政策入門 (第3版), 同文館出版, 2023
- 佐々木交賢編, 高齢社会と生活の質ーフランスと日本の比較から, 専修大学, 2003
- 佐々木雅幸著編, 創造農村: 過疎をクリエイティブに生きる戦略, 学芸出版社, 2014
- サディク=カーン・ジャネットほか著, ストリートファイト: 人間の街路を取り戻したニューヨーク市交通局長の闘い, 学芸出版社, 2020
- 真田純子, 風景をつくるごはん: 都市と農村の真に幸せな関係とは, 農文協, 2023
- 清水義次, リノベーションまちづくり不動産事業でまちを再生する方法, 学芸出版社, 2014

- ジョリヴェ・ミュリエル, 移民と現代フランスーフランスは「住めば都」か, 集英社新書, 2003
- スペック・ジェフ, ウォーカブルシティ入門:10のステップでつくる歩きたくなるまちなか, 学芸出版社, 2022
- 宗田好史, なぜイタリアの村は美しく元気なのか, 学芸出版社, 2012
- 高崎順子, フランスはどう少子化を克服したか, 新潮社, 2016
- 高橋 伸夫, EU 統合下におけるフランスの地方中心都市ーリヨン・リール・トゥールーズ, 古今書院, 2003
- 高松平蔵, ドイツの地方都市はなぜ元気なのかー小さな街の輝くクオリティ, 学芸出版社, 2008
- 田中道雄ほか編著, フランスの流通・政策・企業活動ー流通変容の構図, 中央経済社, 2015
- 田中道雄, フランスの流通・都市・文化ーグローバル化する流通事情, 中央経済グループパブリッシング, 2010
- 田中道雄, フランスの流通ー流通の歴史・政策とマルシェの経営, 青灯社, 2007
- 辻井啓作, なぜ繁栄している商店街は1%しかないのか, 阪急コミュニケーションズ, 2013
- 出口敦ほか著編, ストリートデザイン・マネジメント:公共空間を活用する制度・組織・プロセス, 学芸出版社, 2019
- 東大まちづくり大学院シリーズ, 人口減少時代の都市計画, 学芸出版社, 2011
- 道路空間高度化機構編, みちー創り・使い・暮らす, 枝報堂出版, 2007
- 鳥取大学過疎プロジェクト, 過疎地域の戦略:新たな地域社会づくりの仕組みと技術, 学芸出版社, 2012
- 富山アーバニズム研究会著, 中島直人ほか編, コンパクトシティのアーバニズム:コンパクトなまちづくり, 富山の経験, 東京大学出版会, 2020
- 中島健祐, デンマークのスマートシティ:データを活用した人間中心の都市づくり, 学芸出版社, 2019
- 中野恒明, 都市環境デザインのすすめ:人間中心の都市・まちづくりへ, 学芸出版社, 2012
- 中村文彦ほか著編, 図解ポケット MaaSがよくわかる本, 秀和システム, 2022
- 中村文彦ほか著編, 余韻都市ーニューローカルと公共交通, 鹿島出版社, 2022
- 西山康雄ほか著, イギリスのガバナンス型まちづくりー社会的企業による都市再生, 学芸出版社, 2008
- 原田昇著編, 交通まちづくり:地方都市からの挑戦, 鹿島出版会, 2015

- 久繁哲之介, 商店街再生の罨ー売りたいモノから、顧客がしたいコトへ, ちくま新書, 2013
- 日高洋祐ほか著, Beyond MaaS 日本から始まる新モビリティ革命ー移動と都市の未来, 日経 BP, 2020
- 日高洋祐ほか著, MaaS モビリティ革命の先にある全産業のゲームチェンジ, 日経 BP 社, 2018
- 日立東大ラボ, Societe 5.0: 人間中心の超スマート社会, 日本経済新聞出版社, 2018
- 広岡祐児, EU 騒乱: テロと右傾化の次に来るもの, 新潮選書, 2015
- 藤井聡ほか著編, モビリティをマネジメントするコミュニケーションによる交通戦略, 学芸出版社, 2015
- 牧村和彦, MaaS が都市を変える: 移動×都市 DX の最前線, 学芸出版社, 2021
- 牧村和彦ほか著, バスがまちを変えていくーBRT の導入計画作法, 一般財団法人計量計画研究所, 2016
- 松田雅央, ドイツ 人が主役のまちづくり, 学芸出版社, 2007
- 松中亮治ほか著編, 公共交通が人とまちを元気にする: 数字で読みとく! 富山市のコンパクトシティ戦略, 学芸出版社, 2021
- 松永安光ほか著編, 世界の地方創生: 境界のスタートアップたち, 学芸出版社, 2017
- 丸尾直美ほか著, ECO シティー環境シティ・コンパクトシティ・福祉シティの実現に向けて, 中央経済社, 2010
- 三重野真代ほか著編, グリーンスローモビリティ: 小さな低速電動車が公共交通と地域を変える, 学芸出版社, 2021
- 溝口禎三, 財政支出ゼロで220億円の新庁舎を建てる, めるくまーる, 2012
- 溝口禎三, 文化によるまちづくりで財政赤字が消えた, めるくまーる, 2012
- 村上敦, ドイツのコンパクトシティはなぜ成功するのか: 近距離移動が地方都市を活性化する, 学芸出版社, 2017
- 村上敦, フライブルクのまちづくりーソーシャル・エコロジー住宅地ヴォーバン, 学芸出版社, 2007
- 藻谷浩介, しなやかな日本列島のつくりかた, 新潮社, 2014
- 藻谷浩介ほか著, 藻谷浩介さん、経済成長がなければ僕たちは幸せにはなれないのでしょうか, 学芸出版社, 2012
- 望月真一, 路面電車が街をつくるー21世紀フランスの都市づくり, 鹿島出版社, 2001
- 諸富徹, 人口減少時代の都市ー成熟型のまちづくりへ, 中央公論新社, 2018

森口将之, 富山から広がる交通革命ーライトレールから北陸新幹線開業にむけて, 交通新聞社, 2011

安岡美佳ほか著, 北欧のスマートシティ: テクノロジーを活用したウェルビーイングな都市づくり, 学芸出版社, 2022

山崎満広, ポートランド 世界で一番住みたい街をつくる, 学芸出版社, 2016

山崎亮, コミュニティデザイナー人がつながるしくみをつくる, 学芸出版社, 2011

山田昌弘, 日本の少子化対策はなぜ失敗したのか? 結婚・出産が回避される本当の原因, 光文社, 2020

ルゴフ・ジャン=ピエール, プロヴァンスの村の終焉, 青灯社, 2015

和田幸信, フランスの景観を読むー保存と規制の現代都市計画, 鹿島出版社, 2007

Alternatives Economiques, Les campagnes dont de retour, les dossiers N°16, 2018

Badot Olivier, Prospective du commerce urbain, Badot and al, 2013

CEREMA, Territoires et ville : Gestion du domaine public routier Voirie et espaces publics, 2015

CERTU, Bus à Haut Niveau de Service, Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, 2009

Charmes Eric, La revanche des villages, Seuil, 2019

Desjardins Xavier et al., Villes petites et moyennes et aménagement territorial, Collection Réflexion en partage, 2019

Futuribles, Vivre en 2050 : scénarios Les dynamiques locales, numéro 427, 2018

Laisney François, Atlas du Tramway dans les villes françaises, Edition Recherches, 2011

Lestoux David, Revitaliser son cœur de ville, Territorial Éditions, 2016

Masboungi Ariella et al., Ville et voiture, Parenthèses, 2015

Nantes Métropole, Chronobus, 2013

謝辞

フランスからミラノに転居して6か月後の2020年2月後半から、コロナ禍に対応するために世界で初めての都市ロックダウンが敢行された。車の走行量が激変したその間に、ミラノもパリも目の見張るようなスピードで道路空間再配分の整備を進めた。2024年現在でもフランス地方都市で新しいモビリティ政策を包括した都市空間の再編成が進んでいる。

コロナ禍の間は移動制限のために日本の方々との調査の機会は減少したが、長年お世話になった中川大先生から「今こそ発信すべき」というアドバイスと、「今までの本をまとめて博士論文に仕上げては」との有難いお話も頂き、2年間をかけて3本の査読論文をご指導いただいた。論文執筆ルールに疎い私に、論文の書き方から文字通り一字一句に至るまで懇切丁寧にご指導を承り、心から感謝の意を申し上げます。中川先生のきめ細かいご教示と励まし、そして共同執筆者として金山先生、本田先生、のちに村尾さんや岡井先生からの多大なご助言、ご協力のおかげで査読論文の仕上げに至り、執筆活動を一人で行ってきた私にとっては、本当に得難い貴重な経験となりました。

本論文は「地方都市の賑わいをもたらした都市空間再編成の政策」を理解するための、「なぜフランスの都市政策は機能するのか」と「都市政策実現に向けての合意形成の研究」、この3本の査読論文が基本となっており、コロナ禍の間に執筆を依頼いただいた「運輸と経済」誌での2年間の毎月の海外レポートも反映させました。地方都市の賑わいをもたらすには整合性のある都市政策と合意形成が必要であることを、フランスの事例をとって分析、整理、解釈を試みました。

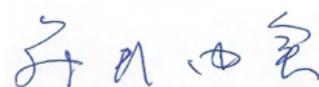
その後2022年に退官された中川大先生から、多くの場面でご活躍されているご多忙な藤井聡先生に学位論文の仕上げのご指導を仰ぐという素晴らしい機会に恵まれました。藤井聡先生からは、これは「実践的政策論」としてまとめなさい、とまず論文のタイトルを決めて頂きました。学位論文の骨組み、伝えたいメッセージの統括をご示唆いただき、論文の持ちうる社会性について常に哲学的に言及していただき、また日本社会の諸課題などについての藤井聡先生とお話で大学の知性というものを本当に感じ尊敬の意を新たにしました。過密なスケジュールでいらっしゃるはずなのに、論文内容そのものに対する懇切丁寧なご指導もいただき驚くとともに感謝いたしております。藤井聡先生の研究室の川端先生、田中先生にも大変お世話になりました。田中先生とは論文提出の最終段階で別の業務でフランスでお

会いすることができて、偶然とはいえ大学から遠い距離に住む私は心強く感じました。快く副査を受理いただいた宇野先生やお世話になりました大庭先生、大西先生にも御礼を申し上げます。

また仕事から、この10年間多くの研究者や教授の方々と一緒にさせていただいたが、論文執筆にあたり、あらためて先生がたの論文を拝読し再び世界が広がり、研究テーマを再確認できたことも有意義でした。私を都市交通の世界に導いてくださった青山先生、宇都宮先生、松中先生、ご視察や講演をご一緒させていただいた石田先生、谷口先生、原田先生、森本先生、中村先生、出口先生、真田先生、牧村先生、三重野先生を初め多くの先生方から絶えず知的な刺激をいただき、多くのことを学ばさせていただきました。フランスの都市が変わるスピードも速く本当に調査・研究に没頭できましたが、その間にお会いした日本各地の自治体関係者、国交省の方々、コンサルのご専門家たちとお話する機会にも恵まれ、日本側の問題意識や現状を知る機会にもなりました。こうして多方面で活躍される方々と共有させて頂いた時間と皆様のご支援のおかげで、この論文を仕上げることができたと思っています。本当にありがとうございました。

2022年にミラノからフランスに戻り、「フランスのウォークブルシティ」を2023年春に上梓し、将来のフランスの都市の在り方の方向性を確認して、本論文にもそれらを反映することができました。合計4冊の著書を出版する機会を与えて下さった岩崎さん、宮本さんを初め学芸出版社にも御礼をお伝えします。誇りに思うことができる祖国に支えられて、長年のフランスでの生活を通じた調査活動は日本での講演や執筆活動、著作という形で発表の機会を頂きましたが、本論文も研究者たちを初めとして日本とのつながりの一つして残るのは大変嬉しく思います。日本が力強く世界に羽ばたいた時代の恩恵を海外生活でも享受してきた者として、これからの日本のさらなる発展を祈るとともに、本論文が少しでも次の世代への参考となることを願っています。

最後に論文完成を楽しみにしていた今は亡き両親と、長年にわたって私の活動を全面的にサポートしてくれた夫と、常に時代の新しい息吹きを伝えてくれる3人の子供たちやその家族にも心から感謝の意を伝えたい。



2024年2月フランスにて

ヴァンソン藤井由実

裏表紙

フランスにおける交通まちづくりの
実践政策学的研究

ヴァンソン藤井 由実