

都市政策・交通計画実現に向けての合意形成 —フランス・ストラスブール市とアンジェ市を対象として—

ヴァンソン藤井由実¹・中川 大²・金山 洋一³・本田 豊⁴

¹ 非会員 (Via SAVONA 19A Milano 20144 ITALY)

E-mail: yumi@fujii.fr

² 正会員 富山大学教授 (〒930-8555 富山県富山市五福 3190 番地)

E-mail: nakagawa@sus.u-toyama.ac.jp

³ 正会員 富山大学教授 (〒930-8555 富山県富山市五福 3190 番地)

E-mail: kanayama@sus.u-toyama.ac.jp

⁴ 正会員 富山大学教授 (〒930-8555 富山県富山市五福 3190 番地)

E-mail: honda@sus.u-toyama.ac.jp

本稿ではまず、公共政策に関する合意形成のフランスにおける歴史を述べ、法律で規定された合意形成のステップ、特に事前協議と公開審査についてその内容を整理する。次に交通計画における合意形成の具体例として、ストラスブール市での LRT 導入工事における具体的な経緯を、第一期工事から第三期まで (1990 年から 2005 年) の活動内容と共にその特徴について整理する。LRT 導入工事開始後も続く合意形成活動に関してはアンジェ市を例とする (2009 年から 2012 年)。また後半では、アンジェ市における都市計画に対する合意形成の実例 (2013 年から 2019 年) の特徴について考察する。結論では、フランスにおけるこの 30 年間の合意形成の内容の変遷と、現在みられる特徴について考察する。考察にあたっては日本における合意形成の議論に資することも念頭において、具体的な合意形成活動内容を対象とするとともに、自治体、首長の在り方についても重点を置く。

Key Words: *Consensus building, Prior consultation, Public enquiry, Public authority, Communication,*

1. はじめに

近年フランスの地方都市では、公共交通の導入と共に中心街における公共空間の再編成、景観整備を行い、都心の活性化に成功した自治体が多い。道路空間の再配分を必ず包括する都市空間の再編成に際して、日本で難関の一つとされるのが合意形成である。フランスの合意形成の既存研究には、都市交通計画 (PDU: Plan de Déplacement Urbain) 策定プロセスに関する、野口¹⁾ (2006) の発表や、板谷・原田²⁾ (2004 及び 2005) の論文がある。また都市計画では、総合戦略文書 (SCOT: Schéma de Cohérence territoriale) における合意形成についての、岡井・大西³⁾ (2006) の論文がある。しかしその後、自治体に関与する法整備の変革も経ているので、本稿では 1990 年から 2020 年までの 30 年間の合意形成の展開を改めて整理する。特に、実際に施行された計画と照らし合わせ

ながら、合意形成の主体者(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考察する。フランスで初めて都心の自動車走行を抑制し、100%低床車両の完全バリアフリー新世代型路面電車(以降、LRT と記載)を 1994 年に導入した、人口 29 万人のストラスブール市を交通計画における初期の合意形成の具体例とする。次に、人口 15 万人のアンジェ市の LRT 第二路線導入工事では、近年の合意形成の進展について考察する。都市計画では、大胆な都市空間再編成を進めるアンジェ市を事例として、市民に寄り添った効果的な合意形成の具体的なプロセスと手法について考察する。

2. フランスの合意形成の仕組み

(1) 合意形成の定義

合意形成はフランス語では一般的に広義にコンサルタシオン(Concertation)という表現を使う。「共通のプロジェクトで複数の関係者が合意を形成するために取る活動全体」を指す。交渉(ネゴシアシオン・Négociation)とは異なり、話し合いの結果必ずしも決定事項を設けるわけではない。だからコンサルタシオンの結果を都市計画策定プロセスで考慮に入れる必要はあるが、最終的な決定はあくまでも市長や議会が下す。コンサルタシオンは意見を伺う単なる相談や諮問ではなく、「利害が相反する関係者たちが、互いの見解を披露し意見を交換する対立の場」と言える。しかし、コンサルタシオンは調停や仲裁を意味しない。だから必ずしも「全員一致の合議」を模索するものでもない。

(2) 合意形成の歴史(事前協議と公開審査)

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ための「公開審査制度」⁹⁾が創設されていた。近年では 1983 年 7 月 12 日制定の通称「ブシャルドー法典」⁹⁾(公開審査の民主化及び環境保護に関する法)で、私有地を没収する場合には、都市計画のプロジェクトの客観的な公益性を証明することを行政に義務付けた。公開審査制度に市民参加型の側面を与えたが、「環境に影響を与える可能性がある」プロジェクトのみに対象が限られた。公開審査委員会は、自治体が提案するプロジェクトを市民に衆知し、市民が登録簿に記載したコメントを収集した。1985 年からはこれらの条項は「環境法典」L.123-1 及び 2(Code de l'environnement Article L123-1)に収束された。

フランスではこのように各自治体が「土地利用計画」(POS : Plan d'Occupation du Sol)に従って土地開発を進める過程において、市民が「評価、提案、反対する」機会が与えられていた。市民の声をすくいあげた審査の結果、自治体議会がプロジェクトの内容を変更する場合もあった。しかし多くの場合はすでに「決定している」プロジェクトに対してのコメントを記載帳簿に書くだけで、市民は満足しなくなった。そこで、公開審査を実施するさらに上流の段階でも、事前協議(concertation préalable)として、市民への情報公開が導入された。「住民、自治会、その他の関係者」がプロジェクトの立案に参加することが可能となり、もはやプロジェクトについての事後的な意見を述べるだけではなくなった。同時に公開審査制度を土地利用だけでなく、都市交通計画の策定や都市計画の見直しのすべての過程に適用させる時代を迎えることになる。

2000 年代に入り、「連帯・都市再生法」(SRU : loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains)により、「土地利用計画」(POS)は徐々に「地域都市計画」(PLU : Plan d'Urbanisme Local)に取って代わられた。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、住民からのより広範で積極的な参加と貢献が求められた。

SRU を受けて 2003 年に改訂された「都市計画法典」の L.300-2 (Code d'urbanisme Article L.300-2)では、「市当局はコンサルタシオンの手法で、住民、地域のアソシアシオン、農業従事者を代表する市民たちに、市民生活に影響を及ぼす都市計画プロジェクトについての事前情報を提供しなければならない」と、都市計画全般の策定過程で、市民への情報公開を促すことを自治体に義務付けた。LRT や BRT (Bus Rapid Transit: 高速バス輸送システム。LRT と同じ高度な機能を備え、専用路線が不要)などの都市交通導入プロジェクトも、コンサルタシオンの対象である。同じく L.300-2 で「事前協議の審議機関が、事前協議の結果を審議する」と明記されたので、事業の立案にあたっては、事前協議の結果に基づく意見に従う義務はないので、あくまでもこの段階では情報開示を中心とした合意形成と言える。ただ、「実際のコンサルタシオンの方法論は自治体に任せられ、最も適切と思われる協議方法を自由に選択できる」と決められた。コンサルタシオンが自治体内で一般化していなかった 2000 年以前の年代では、当時の都市交通・都市計画・公共建築研究センター (CERTU: Le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) が、先駆的にコンサルタシオンを行ってきたリール市などの具体的なプロセスの例を挙げながら、ガイダンス情報を自治体に対してネットでも紹介してきた。

2015 年には「都市計画法典」L.103-2 で、以下の 4 つのカテゴリーの都市開発事業にコンサルタシオンが義務付けられた。①都市計画マスタープランの策定や見直し、②「協働開発区域」(ZAC : Zone d'Aménagement concerté)の創設、③生活環境に実質的な影響を及ぼす開発・建設プロジェクト・事業、④都市再生事業。

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。当初は公開審査委員会はプロジェクトを説明したファイルを役場に提出し、パブリックコメントを収集できるように登記簿を添付すれば十分であるとされていた。しかし公開審査の対象範囲及び手続・実施の多くの要素の見直しが必要となり、2017 年には「環境法典」L.123 の各項及び政令で、調査委員の任命の仕方、委員の有効期間、調査のために提出されたファイルや登記簿の電子ファイル化など、細かい決まりを規定した。

こうして事前協議と公開審査を経た計画は、自治体議会で審議を経て策定され、議決、条例化される。

(3) コンセルタシオンにおけるアクター

次に、誰がコンセルタシオンに参加するのかについて、「都市交通計画」(PDU)を例に考察する。1982年に制定された「国内交通基本法」(LOTI: Loi d'orientation des transports intérieurs)のL28-2には、「市交通運営を管轄する自治体の当局(AOTU: Autorité organisatrice de transport urbain)が「都市交通計画」を策定する。国、運輸業界、商工会議所、環境保護団体は、希望があれば計画についての意見徴収を受ける」と明記している。つまり必ずこういった団体の意見を受ける必要はないが、逆に介入の希望があったのに聞き入れず自治体側が無視した場合は、当該計画や公益宣言そのものが非合法として、行政裁判所から拒否される可能性もあることを示唆している。実際に、1992年に北東部のナンシー市では、市民の参加数が少ないバカンス期間中に実施された公開審査の結果が、無効とされた判例(TA Nancy n°918665, 8 septembre 1992)がある。そしてL28-2では「都市整備対象地域で毎日生活する市民と、まちづくりを進めなければならない」と市民の方にも焦点が当てられたので、この法律条文は「コンセルタシオンの一般化」と称された。

(4) 合意形成の具体的なプロセス

コンセルタシオンは大きく分けて、事前協議と公開審査で成り立っている(図-1)。公益性の高い計画では、公開審査が必須である。

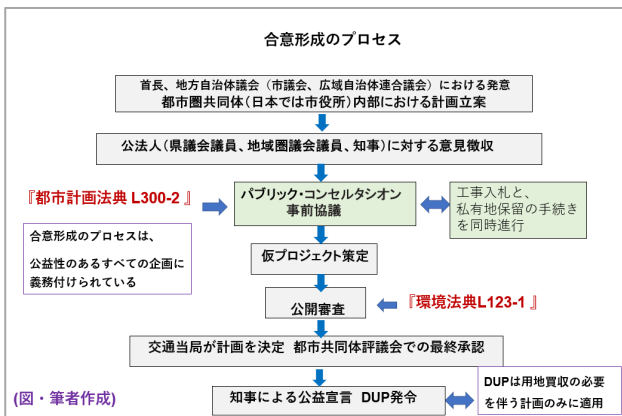


図-1 フランスの合意形成のプロセス

a) 計画の上流段階での合意形成

コンセルタシオンの具体的なプロセスを、LRT導入計画を例とし考察する。

一計画立案。行政として交通政策を管轄する都市共同体の交通局が計画を立案する。パイロット委員会を立ち上げ、政策決定者たちで骨太プランを考案したのち、都市

計画、交通の専門家で技術委員会を構成する。具体的プロジェクトの考案がこの時点から始まる。ここからすでに政治家と専門家との間で、コンセルタシオンが始まる。我々はコンセルタシオンを「市政対市民」と位置付けがちだが、フランスでのコンセルタシオンは、まず計画をたてる当事者たちの合意形成のためのダイナミックな意見の調整プロセスを意味する。プロジェクトに入る前に、関係者がそれぞれ持っている理念や哲学を徹底的にぶつけ合う。コンセプトを統一してから、具体的にインフラ、入札、規則、工事のあいだの交通管理、コミュニケーション、予算案などの検討に入る。他の都市計画との一貫性のチェックも怠らない。日本流の内部根回しもこの時点で行われる。

一公法人に対する意見徴収。問題解決の複数シナリオの検討と、関係者のコンセルタシオンを経て戦略を決定し練り上げた計画案を、公法人に提示し意見を問う。公法人とは市議、地域圏議会議員、県議会議員、知事などを指す。ここで国全体の政策や関連法律との整合性をチェックする。プロジェクトの進捗にしたがって、交通当局が公的人物を参加させながら、集会を企画する。集会は交通当局が都市が抱えている問題を説明し、その解決案を具体的に表明するまたない機会にもなる。3ヶ月以内に特に答申がなければ、計画に賛成とみなされる。それから一般市民にプロジェクトを公開する事前協議の時期に入る。

LRTやBRT導入などの大型工事の場合には、道路管理・街路、駐車場や公共空間の整備・広報・財務、法務などを含み役所全体で取り組む必要があり、「LRT導入は自治体の総力戦」とまで言われている。行政内でインフラ整備、入札、予算案、工事中の交通管理、広報などの徹底した検討を経て路線、電停位置や料金体系などの具体的な計画案が整えられた時点で、市民対象の合意形成に入る。

b) 計画の下流段階における合意形成・市民を対象とした事前協議と公開審査

一事前協議。行政側から市民への計画内容の開示の機会としてオープンハウス、公聴会、ワークショップなどが地域ごとにこまめに開催され、双方向コミュニケーションが奨励される。集会で市民のあらゆる角度からの質問に答えるのは、市長自ら或いは地域選出の議員と行政職員だ。市民からの意見を取り入れて、計画に微調整が入る場合もある。

この段階で行政側の政策主体、つまり交通局の介入が必須になる。必ずしも専門家でない一般市民にプロジェクトを理解してもらえるように、技術用語を使わずに一種の単純化作業が出来る人材が求められる。これら一連の事前協議(フランスでは Concertation préalable, あるい

は *Concertation publique* と呼ばれる) の結果を考慮して、仮プロジェクト (草案) を行政が策定してから、公開審査に入る。

—公開審査。役所が主催する事前協議のワークショップと異なり、公開審査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一連の審査過程で、公益性の高い計画の合法性などをチェックする。公開審査期間中、住民からの意見や質問を徴収できる窓口を設置して、その徴収意見をもとにして審査会が報告書を提出する。審査経緯 (どのような提案, 反対意見, 要望があったか) を紹介する報告書と、審査員個人としての見解 (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) を述べる意見書の提出が基本とされる。委員会は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 300 から 500 ページの報告書を作成する (図-2)。

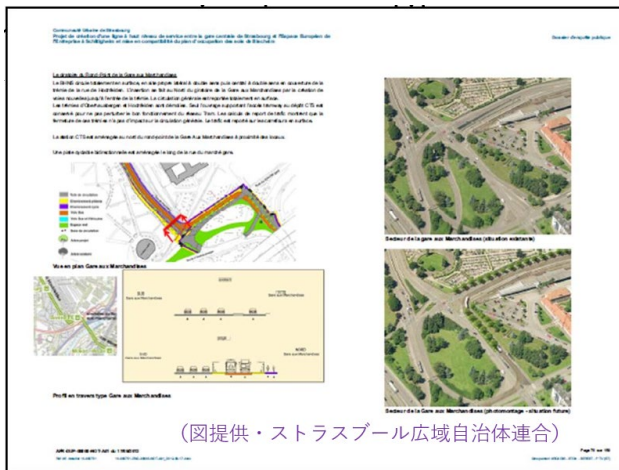


図-2 公開審査報告書の一頁。近年は環境調査に多くの記載がみられる。

「公開審査に入る少なくとも 15 日前には、一般市民に広報することや、「公開審査のスケジュールの伝達, 審査は 1 ヶ月以上, 2 ヶ月以下」など, 幾つかの規定がある。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が行政裁判所(Tribunal Administratif: 行政裁判の第一審を行う地方行政裁判所)から任命され, 中立性を保つ。利害の対決を避けるために, 委員にはたとえば LRT 導入沿線の住民などは避ける。事前協議である程度の情報の開示済とみなされるので, この段階では住民からの意見徴収と意見交換に具体的な活動の重点が置かれる。この時期に審査委員立会いで, 交通当局側に住民が直接質問できる討論会の形の住民公聴会が開かれる。住民公聴会では, 計画の詳細な資料閲覧, 意見書記入, 質疑応答, 意見交換がさらに活発に行われる。すべての質疑応答の経路は個々の発言者の氏名と内容も含めて行政が報告書としてまとめ議会に提出する。

だから市民も自分の発言内容に責任を持つ。

公開審査は元来, 計画案を公的法人 (国, 自治体, 県) の意見を沿えて住民に紹介する計画開示のプロセスで, かつては整備計画策定においてしばしば市民との直接対話が行われる「唯一の機会」でもあった。しかしこの段階ではもうほとんど計画が決まっていた, 住民の意見が真に活かされる機会は少ない。前述したがそれを改めるために, 現在は公開審査の前の事前協議の段階で, すでに住民参加を促す自治体が大半である。よって今では公開審査は一般に, 計画案の議会による承認に先立つ「最後のコンサルタシオンの場」と考えられている (表-1)。

事前協議と公開審査の相違	
事前協議	<ul style="list-style-type: none"> 事前協議は、公共計画策定の初期に行われ、住民、NPOなどが計画の策定への参加が可能。計画に対する見解を述べる「公開審査」プロセスとの大きな違いがある。 事前協議の結果、行政が提出した原案が変更される場合がある (例・電停位置の変更) 事前協議の閲覧用に、行政は膨大な調査書を作成し (外注もある)、交通政策局ではしばしば専任の要員も配置。 (例・アンジェ市で調査書作成コスト約は100,000ユーロ)
公開審査	<ul style="list-style-type: none"> 一方、公開審査は市民への公益の通達が目的で、計画の内容を市民に伝えることではない。 事前協議で行政が用意した調査書を分析し、市民から徴収したコメントに対しての回答を述べ、計画全体に対して見解を述べる <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) 通常、公開審査委員会には3人位の中立的立場の委員が、2~3ヶ月間作業に当たる (表・筆者作成)

表-1 事前協議と公開審査の相違

c) 私有地没収を認める公益宣言 (DUP: Déclaration d'utilité publique)

—議会での議決, 公開審査の結果, 変更を伴う場合は, 合議機関である該当地区の議員と交通当局で, プランを練り直す。こうして一般市民の声をすくい上げてから, 交通当局は最終的な計画案を策定し, 都市共同体評議会での最終承認にかける。

私有地没収が必要でなく「公益宣言」を必要としない小規模な計画においては, 事前協議までのステップが合意形成となり, 議決内容は条例化される。

—公益宣言発効, 議会は公開審査報告書と計画を承認して, 国を代表する県知事に「公益宣言」を申請する。計画内容が法律に抵触していないかどうかをチェックする事後監督権をもつ知事が「計画が公益に見合う」と判断すれば, 「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た私有地没収が可能になる政令である。法的には「公益宣言」が成立するこの時点から同計画が存在するわけで, 反対運動の対象となりうる。フランス民法 545 条 (Code civil Article 545) で, 「公益のために適格な補填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, 逆に「公益宣言」は公益事業実現を目的とした, 私有地没収を可能にする法律だといえる。「公益宣言」が発令されると, 工事が始まる。当該計画は交通当局が実行する。また国内交通基本法では 5 年ごとにプロジェクトを評価し, 見

直しを自治体に要求していた。

合意形成に関する法律の現場への適用の時期については、都市計画の場合、政策主体者の地方自治体の采配に任されている。法律は合意形成の手続きは制定するが、それを遵守するための具体的なコミュニケーションの方法は、各自自治体の裁量に任せられている。住民を巻き込んだ十分な討議を行うので、賛成・反対を問わず、共通の問題意識を共有する姿勢が市民側にもある。こういった社会土壌が、コンサルタシオンが活発に行われる基本と背景になっている。

3. 交通政策における合意形成の実例

(1) LRT 導入初期の合意形成（ストラスブールの事例）

a) 1990 年代の合意形成

他都市にさきがけて、1994年に世界初の完全バリアフリー低床車両の LRT 導入工事を行ったストラスブールでの合意形成は、その後フランスでの各都市の大きな参考例にもなった。ここでは、都心での車走行を制御して都市交通ネットワークを導入する政策が、決定されるまでの経緯と初期の合意形成について考察する。

1989年、無人運転地下鉄導入を提案した現職の市長を破って、市長に選ばれたトロットマン氏は、LRT 導入をマニフェストに上げていた。ただ交通渋滞問題の解消だけでなく、環境の改善、障害者や高齢者などの社会的弱者のための公共交通手段の確保として⁹⁾、完全低床車両を市が独自で発注した。

この LRT 導入工事のために、1992年にフランスで初めて市街地中心部における自動車の侵入を禁止したニュースは、「誰も出来なかったことを、彼女は実行した」と、当時国内で大きく報道された。トロットマン氏は、当時人口 10 万人以上の都市で初めて選ばれた女性市長で、38 歳という若さであった。時代はまだ車移動が中心で、交通政策を環境問題や都市景観と結び付ける風潮はなかった。そんな時代だから、実際に LRT 導入工事が始まると、想像を絶する反対運動が、特に反対政党に支えられた商店街メンバーなどから起こった。時には個人的な揶揄の対象にもなったが、トロットマン氏は「選挙の結果が、民意だ」と怯まず、LRT 導入工事を進めた。地区ごとの集会をこまめに開いて、工事の進捗状況の事前通知など自発的に多くの情報を市民に発信した。

特に工事エリアの商店には、収入補填を行った。定年退職した裁判所長を議長にして、「賠償委員会」を立ちあげ、工事エリアの商店主、ストラスブール都市圏共同体（1992年当時は、ストラスブールを中心として周囲の 33 の自治体とともに、ストラスブール都市圏共同体 CUS を構成していた）、そしてトラムの運営主体交通公

社（CTS: Compagnie des Transports de Strasbourg ・工事を請け負う開発主体で、都市交通全般を管理する路線オペレーションの運営主体でもある。経済混合会社の形を取り、ストラスブール市長、あるいは副市長が理事会の会長となる）がメンバーで、ほとんど示談で解決した。工事が商店の売上へ直接及ぼす影響を示すことができる商店主には、前年度の税務局への収益申告と照らし合わせて、都市圏共同体が営業中の店舗に対してすべての売上補填金（工事の前年度との差額）を支払った。つまり、LRT 事業主体の判断で、工事中の店舗へのアクセスが困難になる迷惑に対する補填金を、商店舗経営者に支払うことが認められている。こうしてストラスブールでの第一期工事のコンサルタシオンは 1989 年春の市長選挙直後から、1991 年の 6 月まで行われた（表-2）。

ステップ	第一期	
1. 決議	1989年春 1989年6月29日 1989年11月24日決議	・市長選挙でトロットマン女史が選出 ・ストラスブール都市圏におけるトラム導入を決議 ・事前協議プロセスの実行を決議
2. 事前協議	1989年12月～1990年3月 1990年3月30日	・事前協議 ・事前協議報告書をCUSで発表 ・CUSにて、A線すべての路線工事実施を決議
3. 公開審査	1990年6月1日～7月2日	
4. 公益宣言	1991年6月17日	・エディット・クレソン首相より DUP発効

（表・ストラスブール都市圏共同体議会議事録を元に筆者作成）

表-2 ストラスブールLRT第一期工事（A線9.8Km対象）の合意形成の歴史⁹⁾

自動車で市街地中心部がまだ占拠されていた 1990 年代初頭に、トロットマン氏は、LRT 工事と並行して歩行者空間や自転車道路も併設して、早くから「都市空間の共有」という新しいコンセプトを、少しずつ市民に浸透させていった⁷⁾。LRT と並行しておこなった、街の景観整備の高いクオリティが、市民に「これが私たちが選んだまちづくりの方法」という満足感をすこしづつ与えていった。

1994年末にA線が開通した翌年の1995年には、新しいB線の企画が決定され、約3年の比較的早い期間で公益宣言までたどりついている（表-3）。

ステップ	第二期	
1. 決議	1995年4月21日 1995年12月15日	・CUSでトラム路線延長中期計画施行を決議 ・トラム延長中期、長期開発を決議
2. 事前協議	1996年 3.4.5.9月 1996年11月8日	・各コミュニティにおいて住民説明会を開催 ・路線Bについての事前協議中間報告をCUSで発表
3. 公開審査	1997年3月3日～4月1日	
4. 公益宣言	1998年7月30日	・リヨネルジョスバン首相より DUP発効

（表・ストラスブール都市圏共同体議会議事録を元に筆者作成）

表-3 LRT第二期工事（B.C線12.5Km対象）合意形成の歴史

b) 行政裁判所に 2004 年差し止められた「公益宣言」

2001 年の市長選挙では、社会党を代表したトロットマン氏ではなくて、右派のケラー氏 (Fabienne Keller : 2002 年から 2008 年までの市長) が新しい市長となった。新市長もさらに充実した LRT 敷設計画を、ダイナミックな都市計画と並行させて進めることを発表した。だが第三期工事では、数にすれば 1000 人に足りない予定 LRT 沿線住民と、政治的に政権の反対派が公益宣言の無効を訴え、一旦知事から発令された「公益宣言」がストラスブール行政裁判所によって否決されるという、まさに晴天の霹靂のような事件が起こった。そのため第三期の「公益宣言」獲得には、6 年近い年月がかかっている(写真-1)。



写真-1 2003 年 6 月から 7 月の公開審査における住民集会。前段中央にケラー市長。2003 年当時で、すでにパワーポイント映像を駆使した「計画の見せる化」が進んでいることが分かる。

裁判で最初の「公益宣言」が一端据え置きになったので、市当局としては環境要素などをさらに充実させた、新しい「公益宣言」を申請し裁判中に受理された。しかし一度却下された 2004 年 4 月 1 日の「公益宣言」も、2005 年 11 月にその正当性が認められる判決が出たので、トラム第三期の工事はこの古い方の「公益宣言」を規範として採用している(表-4)。工事停止中の経済的な損失など、ことの是非にはいろいろな見解があるだろうが、このエピソードは「市政側だけではプロジェクトは進まない」、「反対意見が具体的に作用した一つの例」として長く語りつがれる。この時代からストラスブール市は幅の広い住民に語りかける、より分かりやすい事前協議の体制に入ってゆく。

ステップ	第三期	
1. 決議	・1999年6月22日 ・2000年7月7日	・トラム路線拡張を決定 ・委員会が都市交通プランを承認
2. 事前協議	・2000年10, 11月 ・2001年11月 ・2002年5月〜7月	・第一期事前協議 ・第二期事前協議 ・第三期事前協議
3. 公開審査	・2003年2月から ・2004年2月	
4. 公益宣言	・2004年4月1日	・トラム工事のDUPに関する知事勅令発令
ストラスブール裁判所によるDUP却下	・2004年10月19日	・ストラスブールの行政裁判所が、「DUPを否定する」との判決を下す
CUSが裁判所判決を上告	・2004年11月19日	・CUSがナンシー市(Nancy)の高等裁判所、控訴院(Cours d'Appel)に、「ストラスブール行政裁判所の判決」に対する控訴を上告
事前協議再開	2004年11月〜 2005年5月	第四期事前協議 環境要素などをさらに充実させた、新しいDUPを申請し、裁判中に受理された
4. 公益宣言 1991年と1998年は首相が、DUPを発効したが、地方分権化の動きに従い2004年はDUPは知事が発効	2005年11月	ナンシー高等裁判所が「ストラスブール行政裁判所の判決を無効」との判断を下す 知事の新しいDUP宣言が再承認される

(表・ストラスブール都市圏共同体議会議事録を元に筆者作成)

表-4 LRT第三期工事(BCD線延長,F新路線敷設,13.6Km対象)の合意形成カレンダー

c) 2010年代の新しい合意形成の形

最初にA線が開通してから20年後、2015年開通予定のトラムA線延伸工事のパブリック・コンサルテーションの段階で用意した資料の表紙では、ストラスブール都市圏共同体議長が、ストラスブール市の都市交通計画が遂げた成功にふれている。「1990年代からストラスブール都市圏共同体は環境に配慮した、新しい公共交通手段を地域に導入してきたが、大きな成功を納めあつという間に他の都市のモデルにもなりました。当地のトラム(フランスではLRTをトラムと呼ぶ)は公共交通の利用を促進したばかりか、このまちに大きな変化をもたらしました」と誇らしげに語りかける。新しくLRT延長線路が開通すれば「さらにこの地域の魅力が増し、益々多くの人の移動が簡単になる」とし、LRT延伸工事プロジェクトのコンサルテーションへの市民の参加を促している。裏表紙には実際のコンサルテーションが何時どこで行われ、どのように市民が情報を収集したり、意見を具申できるのかを細かく説明している。「このコンサルテーションは、都市計画法典L.300-2に従って企画しました」と法律の根拠を明記していることが、フランスらしい。

この2010年10月のコンサルテーションの対象になった企画は、2015年開通予定の1.8KmのLRT/A線延伸工事で、総工費は43億円相当(約3850万ユーロ)。決して都市全体に関わるような大型プロジェクトではない。この延長工事が行われるコミュニの人口も27000人しかない。そのため地区集会も延長工事がある地域でのみ行われているが、600人もの説明集会への参加状況を見ると、住民のLRT導入企画への関心の高さが窺われる。具体的な市民参加の実績を表に示す(表-5)。

	トラムA線南への延長工事についてのコンサルタシオン 市民参加の実績
事前協議の活動内容	2010年10月15日から11月15日の一ヶ月間
公開資料の内容	情報公開
草案、環境レポート、 地図、公法人の見解 2025年までの交通マ スタープラン、人口と雇用 レポートを中心とした経 済インパクト、現在の市 の交通状況 (バス、自転車などを含 む)、トラム沿線の都市 整備計画、工事のコスト などを、パワーポイント を使用して集会で説明	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市民用広報キット・ 将来の路線図を示すプロジェクト案内パンフレット 4000枚は、集会参加住民に配布と展示会並置 ■ 期間中、3箇所の公共スペースで情報伝達を目的と して展示会を開催 (案内パネル数4枚) ■ プレス用のコミュニケ・地方新聞 Dernières Nouvelles d'Alsace ■ 住民に無料配布のコミュニティーペーパー STRASBOURG-MAGAZINEに草案を紹介 ■ インターネット電子新聞の利用 www.strasbourg.eu ■ 無料ダイヤルの設置 市の交通局が直接回答する電 話番号
市民からの意見徴収	<ul style="list-style-type: none"> ■ 意見書受付箱設置 90の回答 (加えてネットで20) 3分の1が賛成、3分の1が反対、残りは条件付賛成
双方向性 コミュニケーション	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市民団体、商店主などを対象としワークショップ2回 ■ 一般の住民を対象とした集会 夜の7時開催 600名出席。市からは地区選出の助役市議や交通局担当 者が出席。トラムが延長するコミュニンの自治体会議に おけるプロジェクトの詳細な説明会を兼ねる。
(表・ストラスブール都市圏共同体議会議事録を元に筆者作成)	

表-5 LRT/A 線延伸工事 (2015 年開通予定) についての事前協
議 (2010 年実施) への市民参加の実績⁸⁾

ストラスブール市で 1992 年から 2008 年まで LRT 導入
にかかわってきた、元交通局長のヴォンデルマルク氏
(André Von der Marck: 現在はルクセンブルグ・トラム社
長) の見解 (以下二重括弧内) を紹介する。

氏によれば『LRT 計画の是非を問う直接住民投票は、
行うべきではない。なぜなら、現行政権と反対側の市民
は、必ず党に動員されて反対投票に足を運ぶので、反対
意見ばかりが目立つ』。『またどこの町でも住民には、
トラムが近くにあれば便利だけれど、自分の家の前はい
やだという NIMBY(Never In my Back Yard) 症候群の人が
多い。だからいつの時代でも、街へのトラム導入に反対
する市民は必ずいる。またトラムなどに全く無関心な人、
自分には関係の無い話だと考えている市民も多いのが事
実なので、直接住民運動⁹⁾などを行えば、トラム導入企
画が通らない可能性もある。』

『いつでもどこでも利害が対立するのが公共計画だか
ら、明確な都市づくりのビジョンを持って、反対派に
地道に説明する努力が必要だ』と、ヴォンデルマルク氏
は主張する¹⁰⁾。『住民は計画責任者の言葉を待っている』
のだから、市長やトラム局長がこまめに公開討論や地区
説明会に足を運んでいる事実を、筆者自身も見てきた。

(2) 工事後も続く市民の理解を求める (パブリック・ アクセプタンス) 対策 (アンジェの事例)

税金を投与して実施する都市計画や交通計画の事前協
議活動は大変活発だが、意外に市民は計画の資金源をあ
まり問わない。特に大型予算を必要とする都市交通導入
についても、殆どのフランスの市民は、交通税
(Versement de transport: 従業員が 11 人以上の企業で、全
従業員の総給与に対して課税。雇用主に対して課税され、
税収は地方自治体の直接財源となる。地方公共交通イン

フラへの投資、運営のみに利用できる目的税) などを含
め、税金を都市交通経営に投入している実態を知らない
のが事実である。しかし交通を公益性の高い社会的基本
権の一つとして考え、税金の無駄遣い論はまず聞かない。
市民は都市の居住性に高い関心を抱いており、たとえ自
分が利用せずとも、LRT や BRT 導入でまち全体がブラ
ンド化され不動産価値が上がれば、それで十分意義があ
る、と考える市民が大半であると言える。何よりもどの
都市でも LRT や BRT を導入するとまちの景観が美しく
なる姿を市民は見てきたので、公共交通導入は景観整備
を伴うという経験則や、中心街再生にはクルマ規制が必
要、という理念も理解しているものと考えられる。

しかし自分の家の前で工事が始まると反応は違ってくる。
特に都市交通導入計画では、事前協議を十分に行っ
ていてもいざ工事が開始されてから、日常生活における
道路迂回などに直面して、市役所に駆け込む市民は多い。
そのため計画が無事に策定され公益宣言が発令され工事
が始まっても、自治体は合意形成を怠らない。工事開始
後も、工事の進捗状況の周知活動や工事中の車交通迂回
を説明する公民会の開催など、広報の努力が必要となる。
公共工事現場には必ず工事内容から予算、施工主までを
細かく分かりやすく説明し将来の完成図を提示するパネ
ルがあり(写真-2)、市役所のホームページなどでも工事
中のプロジェクトの説明は大変丁寧だ。市民の質問に
答えるフリーダイヤルの設置や役所の窓口も用意するな
ど、「行政の仕事の見える化」が企画の策定から工事の
終わりまで徹底している。一般市民には「なぜこのよう
な工事が必要か? 工事の結果どのようなまちになるか?」
をヴィジュアルに説明することが必要であることを示し
ている。



写真-2 アンジェ市の LRT 電停に設置された、新路線整備企画
を説明する大型パネル

2012 年に LRT/A 線 12km を開通させた人口 15 万人のアン
ジェ都市圏共同体 (Angers Loire Métropole: 人口 15 万人
のアンジェ市を中心として、周辺 31 の自治体と構成す
る広域自治体行政連合。この経済圏人口 29 万人が LRT
利用対象となる) は、フランス国内では LRT 導入の後
発都市である¹¹⁾。だからこそ、先に LRT を導入した都市
からの学習効果が活かされ、より効率的な合意形成が行

われてきた。まず一般市民向けに具体的にはLRT/A線工事のスケジュールカレンダーを作成し、LRT 工事情報を市民が入手できる場所や方法を明記した。工事沿線を 5 区間に分けていつでも市民が訪問できるコミュニティーセンターを設置して、専用の広報担当官を常駐させた(図-3)。



図-3 LRT 導入ガイドラインの作成 LRT 予定路線と、地区ごとの広報担当員の連絡先を顔入り写真で紹介。①路線の紹介
②インフォメーションセンターの明示
③工事中のトラブルの連絡先が明記される。

また実物大の LRT 車輛と等身大のモックアップを中心街に設置し、広報センターとして 4 人の広報員を常勤させた(写真-3)。首長などが先頭にたち、「工事が始まります！」とアピールする記者会見なども積極的に行う。そのために工事中は、必ず首長や地域選出の議員が出席して、線路の敷設式や道路の植林式などを市民と共にいき、その様子をメディアで伝える。



写真-3 アンジェ市内に設置された LRT 車体のモックアップ。車内は広報センターとして利用

(3) 収入補填を伴う商店街対策(アンジェの事例)

LRT の線路を導入する道路沿いの商店街には、最大限の情報提供を行った。LRT 沿線に位置する企業や商店舗専用に「沿線の企業及び商店向きガイドライン」(図-4)を作成し、広報担当官が店舗を訪問して配布した。営業や企業活動に工事が原因で支障が起きるような場合に、相談先機関となる商業会議所などの担当者と、支払いが遅れる場合の社会保険庁や税務局との交渉窓口も紹介されている。工事中の収益減損額補填請求の仕組みも分かりやすく説明する、全部で 19 ページの冊子となっている。

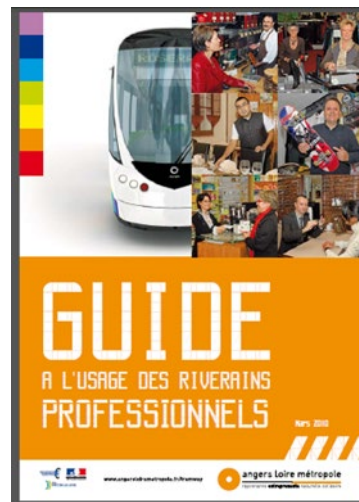


図-4 アンジェ市役所が発行した商店街向けのガイドブック・実存の商店主の写真も掲載されている¹²⁾。

ストラスブール市が、LRT 線路導入道路沿いの商店舗に収入補填を行って以来、財政的に余裕のある自治体は同様の措置を取った。アンジェ都市圏共同体では、2012 年に開通した LRT/A 線工事中に、136 軒の商店から補填申請があり、そのうち 101 店に合計約 100 万ユーロ以上の補填が行われた。2007 年の調査では LRT 工事沿線に 386 店舗が営業していたので、そのうちの 3 分の 1 が申請したことになる。

審査委員会の委員長はアンジェ市に近いナント行政裁判所裁判所の裁判官で、地元の商店舗と関わりのない人物を選んだ。県の代表、都市圏共同体議会の交通担当副議長、アンジェ市や LRT が走行する隣接自治体アヴリエ市の市会議員、商工会議所、税務署、会計事務所連盟のそれぞれ代表から構成され、別途 10 人位の諮問委員もいる。審査は 2 段階で行われ(表-6)、まず提出書類が申請の対象になるかどうか、客観的な検証をする技術調査を行う。トラム局では、工事現場の工事前後の写真を撮りデータ化する要員を一人雇用了。書類内容の是非が確認され、補填申請書類の受理が委員会に認められると、2 段階目に入る。商店舗が申告した工事前 3 年間

の売り上げ高や収益高の調査を税理士が行い、審査委員会が補填額を算出して自治体に対して提案する。店主が書類を提出してから、実際に自治体から補填額が支払われるまでの期間は、2 から 3 ヶ月。結果に不満があるとして追訴したのは 2 店舗のみだった。この 101 店舗に支払われた 100 万ユーロは LRT 導入工事予算に含まれる。

商店舗補填のステップ	
①	商店街の地理的状況の確認
②	店主が補填申請書類作成、提出
③	審査委員会が申請書類の是正の検討 ・ (受理が可かどうかの判断)
④	商店舗の収益減損に対する工事の原因性の審査
⑤	審査委員会が補填金額を自治体に提案
⑥	自治体が補填金額を決定
⑦	店主への補填金額の伝達と「補填協約」の協定
⑧	自治体から店主への補填額の支払い

(表・アンジェ市役所でのヒアリング・資料を元に、筆者作成)

表-6 商業店舗の LRT 工事中の収入補填手続き

収入補填だけでなく、商店への搬入、搬出専用のコーナーを工事中の道路に整備したり (図-5)、車でアクセスできない買い物客のために無料のシャトルバスを配置したりする工夫も、広い意味での合意形成を獲得するための広報戦略である。そして、きめ細かい延線調査を行い、市民が何を必要としているかを把握、解決策を実行に移すのも、自治体の交通局のスタッフである。

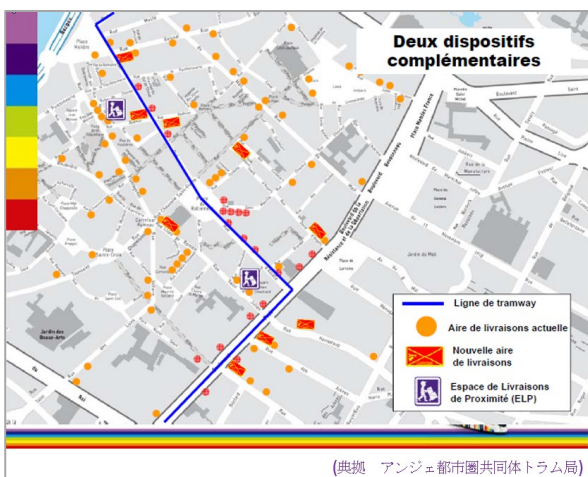


図-5 工事中の駐車対策 (搬入、搬出の新拠点の設定) 赤い丸=工事前の搬入用トラック駐車場・四角=新しい 8 つの駐車ポイント・紫=搬入 搬出を手伝うサポート要員が待機する駐車拠点^{14) 15)}

4. 都市計画における合意形成の実例

(1) 駐車場の歩行者空間への転用計画 (アンジェの事例)

都市空間の共有において、もっともセンシティブな案件は、車道や駐車場を減少あるいは撤廃して、自転車道路や歩行者空間に転用する際の、市民の合意の獲得であると言える。2019年6月に完成した、アンジェ市の市街地中心部のメヌ河畔(Maine :ロワール川の支流)に位置する 駐車場から、歩行者専用空間への転用事例について考察する。

まちの中心を流れるメヌ川の北側河岸は歩行者滞留空間として、様々なイベントも行われ素晴らしい公共空間になっていたが、反して対岸の南側河岸は自動車道と駐車場に空間が占拠されていた。そこで、メヌ河畔の南側区域にあった 185 台収容の駐車場を、LRT 第二路線 B 線 (9.9Km) 導入工事¹⁶⁾ (図-6) に伴う、都市景観整備プロジェクトの一環として、歩行者空間、広場への転用を実行した。北側と同様に、南側河畔区域も魅力的な都市空間への転用を試みた (写真-4)。

当然、日常的に駐車場を利用していた者から反対意見が出される可能性が高いが、それに対しての事前協議説明会での市長の説明は優れたものであり、全体プレゼンテーションの構成も十分専門的でありながら、分かりやすくまとめられていた¹⁷⁾。まず計画全体の意義を理解してもらい、市内特に対象地域の駐車場利用状況を数値を挙げ徹底した情報提供を行い、代替案を必ず提示した。ここでは、駐車場は撤廃して広場に転用するが、周辺の路上駐車スペースを増加させるので、現在利用されている駐車スペースに十分答え得る、と説明した。



図-6 LRT/B 線導入工事と土地利用の整備対象メヌ河畔地区

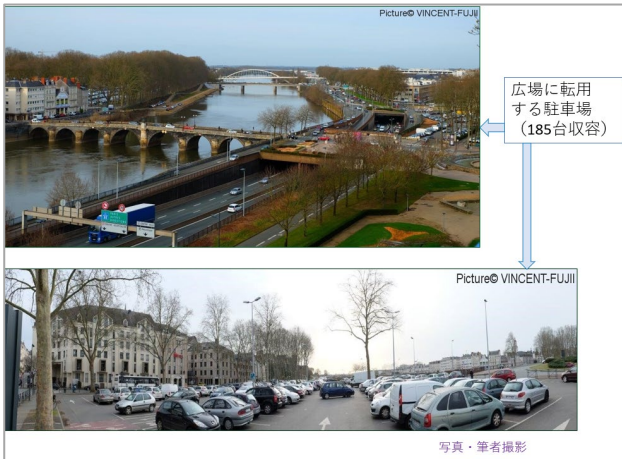


写真-4 撤廃対象となった 185 台収容できる駐車場

(2) 市長, 市議, 自治体スタッフ, 専門家が出席する住民集会

実際に筆者自身が参加した説明会では, 市長は, まず「都市の形・どんなまちにしたいのか?」とヴィジョンを語る. 地域開発全体の目的として, 新しい経済ゾーンの開発のためには, 都市の密度を高めるコンパクトシティ構想が必要だと説明し, そのために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と説く. 就労者, 観光者, 流通, 自転車のそれぞれの駐車場を再構成して, 持続可能なまちづくりをめざすと説明. その際, 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, 資材の選択にまで市長の説明は続く¹⁸⁾ (写真-5)



写真-5 アンジェ市駐車場の広場転用プロジェクトの事前協議住民集会. 中央で話すアンジェ市長. その左は地域の全体プランをデザインしたマスターアーバニスト. その隣は手話通訳者.

市長による全体計画のヴィジョンの説明の後に, 都市計画担当市議会副議長及び, 整備地区のプランとデザインを統括するマスターアーバニストが, 駐車問題を説明した. 駐車場の需要自体が減少している状況を示し (図-7), 整備対象地域の詳細な路上駐車や立体駐車を含むすべての駐車場スペース利用状況を紹介する (図-8).

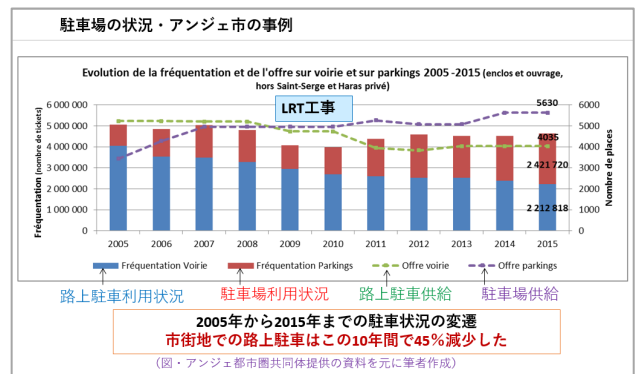


図-7 アンジェ市全体の駐車状況変遷の説明図

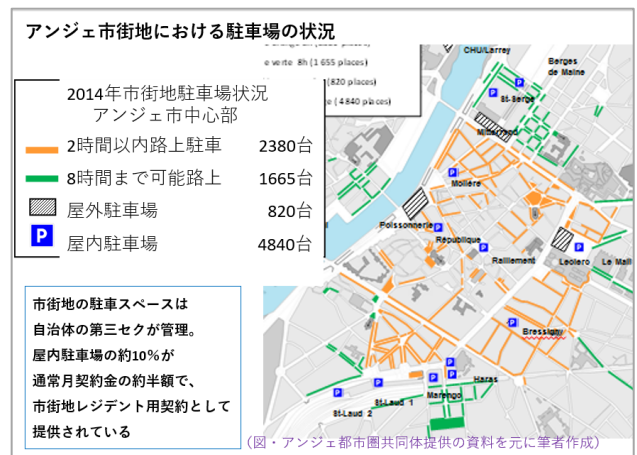


図-8 再開発地域の駐車場の現状を示す診断図

このように駐車マターだけを切り離さないで, 都市空間整備のプロジェクトの一環として説明することが肝要であると言える. 全体の都市構想を紹介してから, 開発計画の一部として「駐車場から広場転用計画」の目的を伝えることに徹底している.

その後, 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するのか」という質問に対しては, 景観の向上・車による汚染の減少 (出来る限り街中の通過交通を減らす) ・市街地・及びまち中心部の駐車場へのより簡単なアクセスを確保するなど, これら一切をペーパーを見ずに市長は自分の言葉で話した. 住民からの質問に対して市長自身が答え, それぞれの案件の非常に詳細な内容まで把握していることが見とれた. まちづくりは, フランスでは首長自身のコミットメントが, 成功の鍵と言われる. 成功する都市計画には, 積極的に合意形成にも参加する首長の存在が欠かせないと言える.

5. 結論

(1) 合意形成の近年の傾向

2020 年の現在、28 都市で LRT が走行するフランスでは、LRT を導入した都心の再編成にはすでに 30 年の歴史がある。2000 年代以降は人口 15 万人以下の自治体での BRT の導入も進み、その数は 32 に及ぶ。それぞれの延線工事や企画を持つ都市も多く、フランスの自治体ではコンサルタシオンは、常にどこでも現在進行中である。公共交通導入とともに都市空間の再編成も行われるので、交通計画だけでなく道路空間の再配分、駐車場の撤廃、新規建造物などすべての都市計画の内容がコンサルタシオンの対象となる。

公共交通導入自体そのものへの反対意見はフランスではすでに存在しなくなった今、コンサルタシオンの質も変わってきていると言える。各地域に沿ったより細かい要求が市民から出されることもあるが、全体としては市当局からの情報提供という形に落ち着いている。また市当局側も学習してきた。アンジェ市の LRT 導入計画初期 2002 年からミッション・トラム局で勤務してきたトリシェ局長によると、自治体間の交流もあり、コンサルタシオンのノウハウを習得する動きも活発である。LRT や BRT 導入後発組の地方自治体が、積極的に都市交通の先進都市と交流し（自治体職員の出張、市民代表の派遣など）、学習している。この 10 年間での目覚ましいインターネット利用の結果、情報提供は市のホームページで、集会では意見交換を中心に、という流れも主流になってきている。集会には概して反対意見者だけが出席し、計画に賛成であるサイレントマジョリティの出席が少ないことから、コンサルタシオン集会の回数は減らず、そして常置のインフォメーションセンター（写真-6）に広報員を配置し、計画に質問や疑問のある市民が自由に訪問できる形式が一般化されてきたことが、アンジェ市の事例でもわかる。



写真-6 アンジェ市メヌ河畔開発プロジェクト常設展示場・LRT/B 線計画、駐車場の広場転用、スケートリンクなどのスポーツ施設、ビジネスパーク建設等総合的な地域開発を説明。

(2) 合意形成の意義と限界

合意形成の意義は、行政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である。関心を持つ者は、かなり詳細な情報入手し、また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。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。

合意形成の限界は、その余りにも高度に専門化され過ぎた情報内容による。市民用のパンフレットなども用意されているが、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。また合意形成の集まりには、高学歴の年金生活者で白人の男性が多くを占め、どのくらい実社会の市民の声を反映しているか疑問ともされる。

(3) フランスの合意形成の特徴

フランスの合意形成の特徴	(表・筆者作成)
<p>計画の合理性に基づく意思決定</p> <ul style="list-style-type: none"> 企画責任者（首長）と、事業認可を与える最終決定者（知事・官選）が決まっている <p>徹底した情報公開と第三者によるチェック機能</p> <ul style="list-style-type: none"> プロセスの合理性と公平性（手続きの客観性・中立性・透明性） <p>計画に伴う土地投機の阻止機能</p> <ul style="list-style-type: none"> 自治体に認められた先買権が、土地の公的取得を容易にしている 土地の投機による地価上昇を許さない補償額の設定 <p>合意を図らない協議</p> <ul style="list-style-type: none"> 反対者の立場や異なる利益の、公的な場における確認作業が中心の事前協議。必ずしも全員一致を求めない。 	
<p>「プロセスの透明化」と「徹底した情報開示」</p>	

表-7 フランスの合意形成の特徴

自治体が事業主体となる開発事業における合意形成のプロセスでみられる大きな特徴は、「行政の見える化」である（表-7）。合意形成活動のカレンダー、プロセスが明解に市民に説明されており、いつでもどこに行けば、どのような情報が入手できるか、どのような説明会があるのか、など一連の行政の活動が、透明性を持ってあらかじめ公開される。

コミュニケーションの面からは、公益性の高い計画に対しては、具体的な数値を挙げて分かりやすく市民に説明するツール・広報媒体を開発している（表-8）。同時に情報伝達アクターの重要性を理解している。市民啓発のためにはタクシー運転手や商店主、NPO 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、行政や交通業者が正確な計画内容を PR することの重要性が理解されている。また行政が率先して先例も示す。ストラスブールの場合、市職員用のパーキングスペースを 3 割にまで減らし、職員の 7 割が自転車や LRT・バス通勤に切り替えた。自治体職員が手本となり、公共交通利用促進

をアピールする行為も合意形成の一つの形である。このように自治体の存在感が合意形成においても大きい。

制度的な特徴としては、計画の責任者が決まってお
り（自治体首長）、徹底した情報公開と第三者による
チェック機能（公開審査）が機能していることである。

財政面からは、公益性の高い都市計画の対象となる
土地には、「公益宣言」発効により自治体に当該エリア
の先買権が認められているので、投機対象にはならず
地価高騰が抑えられている。

社会面では、合意を図らない協議を実施している
こと。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、反対者に公共の立場を説明して、
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。議会の議事録に記載するために、
発言者の名前を名乗らせることも、それぞれの市民が
発言内容に責任を持つうえで大切である。

以上のような合意形成実行のためには、行政のプロ
セスの透明化と徹底した情報開示が大前提となる。
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た。社会の要求、変化を
受けて法律の策定や改定もどんどん行われる。そし
て合意形成を当初は外部機関に外注していた自治体
も、この 30 年間にそのノウハウを行政内部で蓄積
するに至り、専門スタッフも育ち現在では多くの自治
体が自前でコンサルテーションを企画している。

フランスは近年の黄色いベスト運動を見ても分か
るように、国民はその生活における不満の表現に、
時間とエネルギーをかけることを厭わない。そうい
った国民性を鑑みると、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マティックに整い、
必ず実行され、一連のプロセスが法整備で枠組み
されているのは、フランス人の国民性に由来する
ところもあると思われる。

新路線への導入交通手段比較表（事前協議のパンフレット4頁）「諸々の条件を考慮して予定路線の 需要はコムタイ ترامが最適」とするストラズブル都市共同体の推薦がパンフレット5頁に記載されていた。			
【1日45000人の 利用者を想定】	鉄軌道+ラム	タイヤ ترام	BRT
輸送能力 想定15Km路線	290人(4人/m ²) >60000人/1日	170人 30000-60000人/1日	120人 >25000人/1日
車輛の長さ 車体幅	45m（全編成長） 2,4m	32m 2,2m	18m 2,55m
車輛コスト【税前】 1€=140円で換算	4億9000万円	3億3600万円	7000万円
車輛寿命	30年	30年	15年
1Km当たりの 工事コスト 【車庫・車輛コスト外】 同じ景観整備を再とする	140-168億円 架線工事 線路用道路工事 路床コンクリート60cm	84億-112億円 架線工事 線路用道路工事 路床コンクリート40cm	56-84億円 架線工事無し 大型道路工事不必要
【沿岸住民に開与する】 工事期間	18ヶ月	12ヶ月	10ヶ月

典拠・2011年ストラズブル都市共同体制行前協議のパンフレット4頁を元にヴァンソンの藤井が日本語で再編集

表-8 2011年にストラズブル市が発表した、新規路線に採用
する交通手段を選択する合意形成公聴会用のパンフレット。か
なり詳細な数値を市民に伝えている。

付録(補注)

- (1) Enquête publique: 筆者は弊書では enquête publique を
「公的審査」と訳してきたが、その内容を鑑みて、今後は「公
開審査」と日本語訳を改める。
- (2) Loi no 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 Bouchardeau)で、法律
を一般的に名付けることが多い。

参考文献

- 1) 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，pp.9，運輸政策研究 Vol.9
No.1，2006。
- 2) 板谷和也，原田昇：フランス PDU における合意形
成過程，pp.183-188，土木計画研究論文集 Vol.21
No.1，2004。
- 3) 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，pp.44-45，土木計画研究論
文集 Vol.22 No.1，2005。
- 4) 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 No.41-1，2006
- 5) la ville de Strasbourg: La charte ville et handicap, pp1-21,
Roser, 1994
- 6) ヴァンソン藤井由実: ストラズブルのまちづくり,
学芸出版社, pp78-89, 2011.
- 7) CUS : Une nouvelle liberté de mouvement, pp2-pp21, Le
plan de déplacement urbain de l'agglomération de
Strasbourg, 1992
- 8) CUS : ANNEXE 1 BILAN DE LA CONCERTATION
PRELABLE SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT
"SUD" DE LA LIGNE "A" DU TRAMWAY VERS LE
CENTRE VILLE D'ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN(15
OCTOBRE - 15 NOVEMBRE 2010), Délibération du
Conseil de Communauté du vendredi 15 avril 2011,
2011
- 9) 望月真一：路面電車が街をつくる，pp.203-208，鹿
島出版会，2001。
- 10) ヴァンソン藤井由実: ストラズブルのまちづくり,
学芸出版社, pp89-98, 2011・2011年に筆者が行った
ヴォンデルマルク氏へのインタビューに基づく
- 11) Direction Tram:Présentation générale Tram A, pp2-105,
Angers Loire métropole, 2015
- 12) Direction Tram:Guide professionnels, pp1-19, Angers
Loire métropole, 2008
- 13) Metropole Hors-série : Le tramway 2010, pp1-27, Angers
Loire métropole, 2010
- 14) Dossier de presse :à partir du 25 juin, c'est mon tramway,
pp1-35, Angers Loire métropole, 2012
- 15) 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, pp168-174,学芸出版社,
2016
- 16) Direction Tram: Atelier de la concentrtrion Tramway B,
pp1-22, Angers Loire métropole, 2015

- 17) Concertation Préalable:Cœur de Maine, pp1-19, SPLA-anjou, 2016
- 18) 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, pp185-190,学芸出版社, 2016

(2020.10.2受付)

CONSENSUS BUILDING FOR THE INTRODUCTION OF PUBLIC TRANSPORT AND FOR THE REALIZATION OF URBAN PLANNING IN FRANCE

Yumi FUJII-VINCENT, Dai NAKAGAWA, Yutaka HONDA, Yoichi KANAYAMA

This paper first describes the history of consensus building on public policy in France and summarizes the steps of consensus building defined by the law, in particular, prior consultation and public review. As far as the transportation planning, this paper describes the history of the consensus building in Strasbourg from the first phase to the third phase (1990-2005) and the characteristics of the consensus building during the work on the introduction of tram, taking the example of the city of Angers(2009-2012). In the second half, we discuss the characteristics of consensus building for urban planning in Angers (2013-2019). This paper concludes with a reflexion on the evolution of consensus building in France over the past thirty years. This paper focuses on consensus-building actual activities carried out in the field in France, as well as on the nature of their local governments and leaders, with a view to contributing to the discussion on consensus building in Japan.