

# 地方都市の賑わいをもたらした都市空間再編成の政策 — フランスの事例を対象として —

本田 豊<sup>1</sup>・ヴァンソン藤井由実<sup>2</sup>・中川 大<sup>3</sup>・金山 洋一<sup>4</sup>

<sup>1</sup>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

<sup>2</sup>非会員 (Via SAVONA 19A Milano 20144 ITALY)

E-mail: yumi@fujii.fr

<sup>3</sup>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

<sup>4</sup>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

フランスの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、「歩ける都心の賑わいの創出」に成功している。本稿では、道路空間の再配分を断行し、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都心を見事に再活性化させてきた経緯を、導入した公共交通手段、公共空間整備の内容と共に整理する。そして「歩ける都心・Walkable city」の実現を可能にした、環境保全と福祉を重視する国の法整備、都市空間再編成政策を実行する主体である自治体の在り方について考察する。また、自動車利用の便宜性を無視することなく、歩行者と自転車専用道を増設を進め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生活の変化や大きな社会の流れについても考察する。

**Key Words:** Walkable city, Redistribution of urban space, Revitalization of center city, Environment, Mobility

## 1. はじめに

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。1980年代からフランスの地方都市において、都心部における街路の歩行者空間への転換が始まった。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、都市内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、「Walkable City・歩けるまちづくり」に人が戻るように工夫して、賑わいの復活につなげてきた。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、車が走るロータリー広場の歩行空間への転用と再活用(図-1 及び図-2)、都市全体のグリーン化など、総合的に公共空間の利用を見直した。この動きは欧州の大都市だけではなく、むしろ地方都市こそ、「まちの活性化」のために熱心に中心街の公共空間再編成に取り組んできた。今ではどんな小さな村に行っても、中心広場は

必ず歩行者専用空間になっている。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、静かだが賑わっている「居心地のよい都市空間」の景観が見られる。

既存の研究では、ベルギーとフランスを対象とした雪村<sup>1)</sup>や、チューリッヒ・コペンハーゲンを調べた諏訪・山口<sup>2)</sup>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<sup>3)</sup>や鈴木<sup>4)</sup>で、歴史的な由来と技術的な内容を知ることが出来る。本稿では、現在のフランスにおける都市空間再編成を、交通計画を包含する総合的な都市計画としてとらえ、都市計画主体である行政の土木事業へのアプローチの形を、法整備・財源・人材・社会の求める都市像の変遷などの全体的な観点から考察する。

## 2. 道路空間の再配分

### (1) 車道から歩行者空間への転用はなぜ成功したか？

欧州では都心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<sup>5)</sup>によ



図-1 1965年の人口15万人アンジェ市の中心広場



図-2 2017年、都市空間の再編成を行った中心広場

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都心を離れると、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にもかかわらず、都心への車侵入禁止、ゾーン20やゾーン30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」という認識を市民が共有していたからである。自転車利用者のNPOや障害者や児童の安全を守る団体なども積極的に活動している。世界的にみると、道路上事故の死亡者の22%が歩行者であるが<sup>9)</sup>、警視庁の平成30年度の発表では、日本の交通事故死亡者の35%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50%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20.8%である。つまり、歩行者専用空間が整備されたフランスでは、日本より対自動車事故が少ないため、まち歩きは比較的安全になったと言える(図-3)。

フランスの地方都市は都心への車侵入を規制したことから、中心街へのアクセス代替手段として、1990年代からバリアフリー低床車両の次世代型路面電車(以下、「LRT」と記す)や、高速バス輸送システム(LRTと同

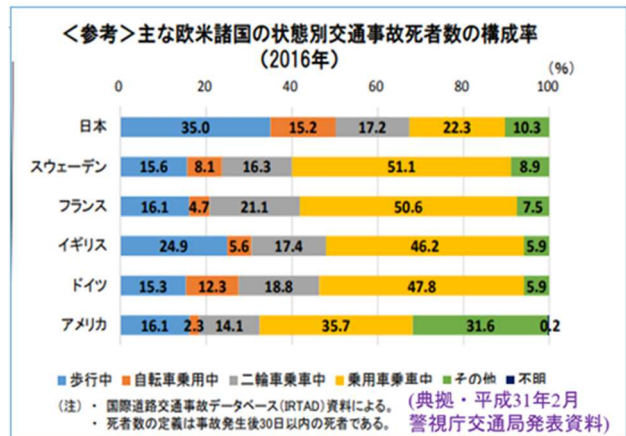


図-3 日本と欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率

様、大型輸送が可能な完全バリアフリー車両、信用乗車の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。以下、「BRT」<sup>7)</sup>と記す)などの公共交通を導入し、移動しやすい都心を再構築してきた。現在では28都市でLRT、32都市でBRTが走行しており、歩道と車道を整備し、車道は公共交通機関のみ通行可能とした「トランジットモール」が市街地の中心を占めている。どの都市の首長も、公共交通を利用すれば、歩く時間も必然的に長くなり健康維持につながるため、「車利用減少は交通安全と環境保全に貢献し、歩くことは健康にも良いし、また町の活性化につながる」と同じように語っている。

このように、安全、健康、環境の面から、フランスの国民は、道路空間の共有を受け入れてきた。公共交通導入に伴う道路利用の再配分において、道路や公共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も大きく作用した。フランス防災・環境・モビリティ・都市整備専門研究所(CEREMA: Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)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は、複数の自治体で構成する広域自治体連合(独自の議会機能と予算を有する行政連合)が管轄する。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。そのため歩行者空間整備は、「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。都市空間再編の目的は、都心における人の賑わいの創出である。

## (2) 車との共存

しかしながら、フランスにおいても車を否定した政策は市民の賛同を得ることはできない。そこで欧州で普及したのが、日本でも採用されつつある「パークアンドラ



イド」<sup>8)</sup> (P+R) である。市民は車で郊外から中心部のフリッジに整備された大型駐車場まで移動し、そこから公共交通を利用して都心にアクセスする。そのためには、政策として駐車場料金と都心までの公共交通料金の合計を、車で都心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。日本との相違は、フランスではP+R駐車料金を無料に設定している都市が多い。このような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は進まない。

都心部までの車移動に対応して、歩行者専用エリアにも必ず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、都心に行くほど駐車料金を高く設定している。一方で、市内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、車利用者の利便性も図っている。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、日本国内ではまだ普及していないが<sup>9)</sup>、自動車に侵入を規制する「浮沈式ボラード」(図-4)が代表的である。歩行者専用空間区域に住む市民や、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ようになっている。また多くの都市では、午前 11 時から夜 7 時以外の時間帯は、ボラードを地中に埋没させて、その間に商品の搬出入を行うシステムになっており、歩行者専用道路創出のためには歩行者空間整備と同時に、地域住民や物流などをはじめ、車利用者の便宜も具体的に図る措置が必要である。



図-4 アンジェ市の歩行者専用道路入り口のボラード

フランスにおいては、車は所有せずに「必要なときだけ使えばいい」という考えから、「シェアエコノミー(共有経済)」の動きも生まれている。このような車の適正利用の流れの先にあるのは「MaaS (Mobility as a Service)」<sup>10)</sup>で、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指す。MaaS はアプリにアクセスするだけで、多様

な移動手段の行程・料金・所要時間・消費 CO<sub>2</sub>量まで把握できるようになっている。ヨーロッパでは既に「交通(Transport)」から「移動(Mobility)」の時代に入っている。交通とはある地点から次の地点まで移動するための手段である一方、移動には公共交通・自動車・徒歩・自転車・キックボードなどが含まれる。このような多様な移動方法を、利用者が使いやすいように検索できる共通プラットフォームが MaaS であり、欧州の「移動手段が選べる社会」の移動に欠かせないツールとなっている(図-5)。ただし、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。

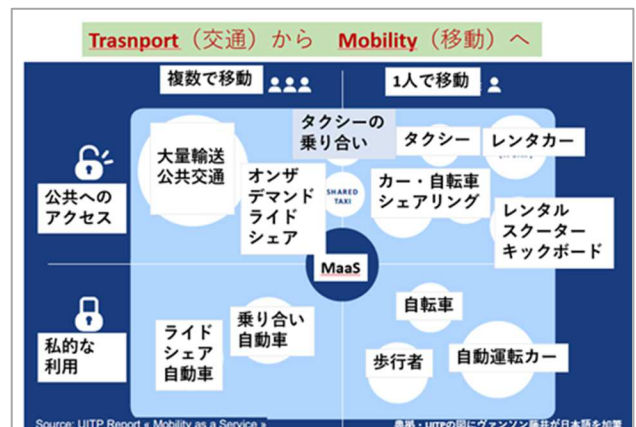


図-5 MaaSは交通情報を統合、標準化したプラットフォーム<sup>11)</sup>

### (3) ストラスブールの事例・歩行者憲章とは？

フランスにおいては、2011年に他の都市に先駆けて、ストラスブール市が 84 頁に及ぶ詳細な示唆に富む「歩行者憲章」を市議会で議決させた<sup>11)</sup> (図-6)。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、ストラスブール市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ている。人は 500 メートル歩くと疲れるため、座りやすいベンチの設置、涼しさを運ぶ木陰、夜に安全な街灯整備



図-6 ストラスブール市条例の歩行者憲章表紙

等の細かい施策が取られた。歩行者憲章条例では、大型公共交通導入プロジェクト予算の 5%を、「新築の LRT 電停駅から 500 メートル以内の歩行ゾーン整備に計上する」との決定が画期的な内容となっている。したがって、必ず電停周辺では歩きやすい工夫が施されている。歩行の安全を図るためには、自転車との対立回避も肝要である。

1994年に欧州で初めて完全低床車両の路面電車を都心に導入して以来、一貫して優れたモビリティ政策を採用している環境先進都市ストラスブールでも、2013年の市の調査では市民は 1Km 以下の移動の 4 分の 1 で、まだ車を利用している<sup>12)</sup>。また公共交通利用者の 3 分の 1 が、バス 3 駅以下の移動距離にバスを利用している（1 駅区間は 500 から 700 メートル）。そのため「いかに歩いてもらえるか」を目標に、歩くインセンティブを提供するインフラ（歩きたくなるような道路づくり）を自治体が工夫している。

### 3. 移動手段を選択できる社会

#### (1) LRT (Light Rail Transit)

都心への車の乗り入れを抑制する際には、車に代わる交通手段を整備する必要がある。国立統計経済研究所の 2019 年発表<sup>13)</sup>によると、フランスでは国民の約 67% が公共交通で移動できる都市圏に住み、33% は日常生活に車が必要な人口が少ない自治体に住んでおり、通勤手段の約 70% が車である<sup>14)</sup>。しかし、車 177 台の利用者がバスに乗り換えれば 3 台、LRT と呼ばれる路面電車なら 1 編成で代替できる。代替が進むことで余った道路部分は、都市の公共空間として利用できる。都心の一等地を奪う駐車場も撤廃できるという考えから、公共交通の導入が進んだ。

現在 28 都市で走行している LRT(フランスではトラムと呼ばれる)は単なる路面電車ではなく、都市との一体性・整合性を有し、他の交通機関との乗り換えが便利で、改札が無い信用乗車の採用などさまざまな特性を備えた都市交通である。特にデザイン性が高く、都市の景観形成に配慮しており、例えば、シャンパンの生産地ランス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(図-7)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<sup>15)</sup>。芝生軌道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、他国と異なり専門家の間で「フレンチトラム」と呼ばれる理由である。また、LRT の低床車両は床と駅の高さが同じで、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り、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となっている。

フランスの特徴は、LRT を交通渋滞対策の輸送手段としてのみ導入したわけではなく、福祉や環境への配慮とも結び付けている。また都市景観の再整備の実現には、道路上の車走行数の減少が必須である。したがって、専用軌道を持つ LRT の導入こそが、新しい都市空間の創設に最も効果的な方法と考えられている。



写真・ヴァンソン藤井  
図-7 シャンパングラスのデザイン、ランス市のトラム

#### (2) BRT (Bus Rapid Transit)

BRT とは、軌道を必要とせず道路を走る連節バスで、フランスでは 32 都市で導入されている。パリ・マルセイユやストラスブールのような大都市では、その利用人口や路線沿線人口などにより、地下鉄・LRT・BRT・路線バスの併用を進めている。BRT も LRT と同様、バリアフリー化が徹底されている。入り口付近のボタンを押すと約 350Kg 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(図-8)。同様に、バス停留所も完全バリアフリーのデザインで設計されている。

フランス防災・環境・モビリティ・都市整備専門研究所は、ただの接続バスではなく、道程の少なくとも 70% が専用レーンを走るバスを BRT と定義している。専用フランス防災・環境・モビリティ・都市整備専門研究所



写真・ヴァンソン藤井  
図-8 ストラスブール市 BRT のバリアフリー低床車両



は、ただの接続バスではなく、道程の少なくとも 70%が専用レーンを走るバスを BRT と定義している。専用レーンは渋滞に巻き込まれず、また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、BRT の定時性・速達性の確保に欠かせない。LRT も BRT も、インフラは自治体が設置、運行は民間委託の上下分離経営で、自治体が税金で安い社会運賃を支えている。自治体が提供する他の基本的なサービスと同様、都市交通を無料化している自治体も見られる<sup>19)</sup>。

### (3) 路線バスのヴァージョンアップ

フランスでは LRT や BRT だけでなく、路線バスのヴァージョンアップの顕著な事例も多い。完全バリアフリーの連節バスの導入や、路線の可能な限りの専用レーン化などの工夫を行い、路線バスの利用者を増やす努力を行っている。パリでは一般車とバスレーンの進行方向を逆に設定して、一般車のバスレーンへの誤侵入を防いでいる。遠くからでも見つけやすいバス停を整備し、ICT 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が表示される。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、丁寧な乗り換え案内も設計されている。

地方都市においては、公共交通運営が一元化されているため、LRT、バス、地下鉄などさまざまな交通機関の乗り換えも便利になった。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)も統一化されつつある。人口 10 万人以下の都市でも、利用者目線にたち魅力的に開発された路線バスの姿をみることができる(図-9)。



図-9 人口 5 万 8 千人のロリアン市の路線バス専用レーン

### (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のがフランスの自治体の特徴である。自転車利用の安全な道路環境づくりのために自転車憲章を策定する地方都市も多く、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 12km となっている。また、信号待ち地点では、自動車の停止位置の前に自転車エリアを整備することが地方都市でも主流になってきた(図-10)。右側通行で自動車が右折するとき自転車巻き込まないための配慮によるものであり、交差点での自転車用信号の設置も各地で進んでいる。

フランスでは、自転車利用には大気汚染緩和への期待がある。都心でサイクリングもできないような都市は、「自転車専用道路が整備されていない、車が多く空気が悪い、歩きにくい都市は魅力がない」とみなされる時代になってきた。観光促進のためにも、フランスでは多くの地方都市が競うように、歩行者空間と自転車道路の整備や植樹に取り組み、緑の多い移動しやすい都市インフラへ投資してきた。



図-10 アンジェ市の信号待ち。車の前に整備された自転車スペース

## 4. 都市計画実行への行政のアプローチ

### (1) 「持続可能なまちづくり」を支える新世代のキーワード・環境と連帯

フランスで都市との一体性に配慮した総合的な公共交通の導入計画が進められてきた結果、「車が少ない都心の景観」が、言葉だけでは分からない「子孫に残したい SDGs 都市」の姿を具現化して、市民に見せた。ヨーロッパの多くの国が都心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い。

もう一つのキーワードは連帯(Solidarité)である。都市経営は住民の税金で賄われている。フランスは大変な重税国である。国庫収入となる付加価値税(日本の消費税にあたる)がすでに 20%であり、約 1 億 6 千万円以上の資産家には富裕税も課税される。社会保障の雇用者、被雇用者負担率も高い。高額のを徴収して、医療設備、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、大学終了まで教育費はほぼ無料となっている。地方自治体の直接財源となる地方

4 税（住民税・固定資産税・未建築地不動産税・法人税）の税率も高い。この富める者と困窮者との連帯（税金徴収を通じた富の再分配）を、キーワードとする社会モデルを顕著に具現化したのが、廉価な料金で市民に提供する公共交通を中心とした、住みやすい都市のインフラへの投資である。持続可能な Walkable city 実現には、関係者間での価値観の共有が不可欠で、職住近接の低炭素社会や、高齢者も若者も誰もが移動しやすい都市を作るためには、利便性が高く廉価な公共交通と都市整備との連携が必要である。こういった都市計画を実現できた、国の体制、社会の背景と自治体について次に考察する。

## (2) 環境と福祉に貢献する都市計画策定を支えた国の法整備

フランスでは、国も早くから、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、法律整備を行ってきた。1982年の「交通基本法」(loi d'Orientation de Transports Intérieurs)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。1996年には大気法(LAURE: la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996)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(PDU: Plan de Déplacement urbain)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」(SRU: la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain)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、SRU法制定後、フランスの地方都市で、専用軌道を持つ公共交通の導入が一挙に進んだ。

2009年と2010年にグルネル環境法(GRENELLE1: la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement le 3 août 2009)及びENE: la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement)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が導入された。それに伴い、都心では歩行者専用空間が整備され、公共交通、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。コンパクトシティ構想を明確に打ち出した2014年の「住宅供給・新都市計画法」(ALUR: la loi du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové)と、2015年の「自治体応益活動近代化法」(MAPTAM: la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles)制定により、モビリティと都市政策全般における、広域自治体連合の権限がさらに強化された。

## (3) 国からの補助金付与

たとえば人口48万人のストラスブール広域自治体連合では、大型公共交通導入初期には都市交通計画が自治体予算の3分1を占めるほどの時期も長く続いた。国は主に環境保全に関する予算枠から財政的な援助を行ってきた。2008年には総額8億ユーロの入札に対して、38の自治体が50のプロジェクトで入札した。この時、国の補助額が工事総コストの20%を上回ってはならないとされた。つまり自治体の自己負担率を高めることで、作りっぱなしではない、真に市民に利用してもらえるインフラストラクチャーの企画を要求した。2010年には総額5億9千万ユーロの入札があり、人口が20万人以上の大半の都市でのLRT導入が終わっていたので、補助金はBRTを導入する中小都市に向けられた。2013年予算は4億5千万ユーロで、自治体の計画コストの16%が、平均的な国からの補助金率となった。この時代から補助金は公共交通整備のみが対象ではなく、たとえば自転車搭載用の車両改造などへの申請も可能になった。

これらの補助金の特徴は、自治体が計画を発表する入札と審査を組み合わせたシステムを採用していることと、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自由に使える2点である。5年間の入札システムを経験して、これらの申請書類<sup>17)</sup>を準備する人材を専門家として自治体が雇用してきた結果、自治体内にも自前の人材が育ってきた。それでは人口100万人以下の広域自治体連合が、どのような財源と運営の仕組みで、都市像の改革に臨むことができたのかについて次に考察する。

## (4) 自治体が策定する都市計画

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。方法論は異なっても、都市計画の政策主体が地方自治体であることは欧州各国で共通している。自治体が策定する都市計画マスタープラン(PLUi: Plan Local d'urbanisme inter-communals)は、日本の建築基準法と景観法の内容を合わせ持ち、市議会で必ず議決し運用される都市計画である。この計画を基準にして、自治体が「建築事業許可」を民間業者や住民に与える。日本の建築主事による「確認」とは異なり、大きな拘束力がある。土地利用計画のイニシアティブ、政策主体はあくまでも市長と地域議員たちである。政治家と自治体行政との間で、計画の根本となる哲学と基本的方向性の相互確認作業がある。警察など公法人に対する意見徴収や調整もこの段階で行われる。その結果策定された市全体の計画に合致しない建築事業には、自治体が事業許可を発行しない。まさに「計画なくして開発なし」<sup>18)</sup>である。

なぜ都市空間の再編成と都市交通計画が整合性を持つ



て実現され、街路交通と沿道土地利用の連携が齟齬なく行われたのかについては、交通、街路、土地利用の連携の枠組みにおいて前述の PLUi が大きな働きをしている。首長と議会が策定した PLUi に沿って、都市交通導入計画を決定する。公開入札で、交通路線や街路景観のトータルデザインまで募集する。フランスの LRT や BRT 計画は、線路敷設と同時に、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同時に行うことが基本である（図-11）<sup>19</sup>。都市交通の景観形成への統合は、グランドデッサンが遵守する憲章の大原則の一つとなっている<sup>20</sup>。

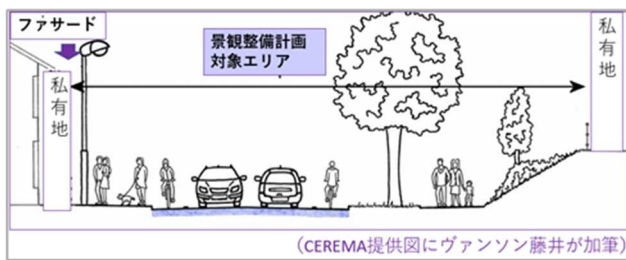


図-11 都市交通の景観形成への統合・ファサードとは？

#### (5) 地方の政治が果たす大きな役割

総合的な都市計画策定には、「都市の将来像の明確なビジョンとそれをやり遂げる強い意志」を持ち、まちの将来の姿を決めてゆく首長の存在感が大きい。行政も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、必要に応じて外部の専門者を有期雇用したり、外部への発注を行う。部署間の協力体制を伴う柔軟でダイナミックな行政体制は、フランスの地方都市で 1990 年から 2010 年代に整ってきた。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まねば、自治体予算の 3 割まで占める公共交通導入の大きなタスクを実現できなかったからである。この役所の総力戦プロジェクトを通して、また配置転換がなく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た。

日本と比較して、フランスの地方自治の大きな特徴は、全国平均で 60% という高い自主財源で、課税率の上限はあるが、各自治体議会が決定する。もう一つの特徴は、首長や議員、行政職に見るジェンダーバランスである。人口 1000 人以上の自治体議会議員の 48% が女性である。地方選挙の投票率も 60% から 80% と高く<sup>21</sup>、市長選挙は名簿式投票制度で、最初の議会です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 (PARITE : la loi n° 2003-1201 du 18 décembre 2003 relative à la parité entre hommes et femmes sur les listes de candidats) で、2014 年の選挙から、人口 1000 人以上のすべての自治体の選挙で、名簿の半数は女性を記名することが法律で義務付けられた。また、

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いる。国会議員の平均年齢が 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。人材のダイヴァーシティを示すこれらの数字は、環境にやさしい子育てのしやすいまちづくりを進め、多様な意見が議会や行政で反映されることと無関係ではないと考えられる。

フランスでは、1980 年代から地方分権化が進み、地域の発展のビジョンを持つ首長と人材が地方で育った。モビリティ政策全般の権限を、広域自治体連合に移譲した 2014 年の「自治体公益活動近代化法」(MAPTAM) でもみられるように、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<sup>22</sup>。

都心から自動車通行を規制して人が歩きやすいまちなかを創出するのは、世界の先進国の潮流となっている。均質化した都会ではなく、地方都市にもある文化と歴史資産を大切に、地域独自の文化と自然資産を守る政治を地方が行っている。そのための「歩けるまち」であり、「住んで楽しい都市空間」であると言える。

## 5. 結論 今般のコロナも踏まえたこれからの都市空間再編成

本稿の執筆中に、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世界中で始まった（図-12）。自転車専用道路や歩行者空間整備は、党派を問わずどの政権も欧州中の都市で実行してきたが、そういった動きがはからずとも感染対策で加速化され、道路空間の開放が進んでいる。パリ、ミラノ、メルボルンなどでは、首長が「1/4 時間都市」構想を問いかけている。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



図-12 パリ市内のパークレーンに設置されたカフェのテーブルと椅子

活」(住居の近辺にスーパーや薬局, 郵便局, 理髪店などがあり, 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である<sup>23)</sup>。

日本でも 2020 年 6 月に国土交通省道路局が, 新型コロナ対策の緊急措置として 11 月末までの道路占用基準緩和を発表した。感染対策の緊急措置とは別に, 歩道をテラスなどとして利用できる「歩行者利便増進道路」が道路法改正で 2020 年秋から指定できるようになった。道路の使い方はこれから大きく変わるかもしれない。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ってゆくことに期待したい<sup>24)</sup>。

## 補注

- (1) フランスの地方議会が行う議決 (Délibération) は, 日本の公共団体が制定する条例にあたる。しかし, 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。Délibération (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。

## 参考文献

- 1) 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
- 2) 諏訪・山口・川崎 : 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
- 3) 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
- 4) 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, pp59-6, 日本不動産学会誌 第 9 巻 3 号, 1994
- 5) 法務省統計局 : 世界の統計 2020, pp.146-147, 2020
- 6) 典拠・OECD Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013
- 7) 中村・楨村・外山 : バスがまちを変えていく BRT の導入計画作法, pp90-100, 一般財団法人軽量計画研究所, 2016
- 8) 平沢・牧野・須田 : 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
- 9) 谷本・小嶋・久保田 : 我が国におけるライジングボ
- 10) 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, No5, 2015
- 11) 日高・牧村:モビリティ改革 MaaS, 日経 BP 社, pp20-45, 2018
- 12) Philippe Christ : Présentation MaaS, International Transport Forum, pp4-47, 2019
- 13) Strasbourg Eurométropole : Politique des transports publics urbain, Strasbourg eurométropole, pp12-18, 2016
- 14) INSEE FOCUS N° 169 : Institut National de Statistique et des études économique, 2019
- 15) INSEE FOCUS N°143 : Institut National dStatistique et des études économique, 2019
- 16) ペリー・塚本 : LRR プロジェクトと公共空間デザインに関する考察, 日本都市計画学会・都市計画論文集 No.3, pp399-404, 2014
- 17) 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, しまたてい, 建設情報誌 No92, pp38-42, 2020
- 18) Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer : Deuxième appel à projets « Transports urbains », pp1-4, 2010
- 19) 立命館大学・岡井有佳教授の表現
- 20) 橋本・片山 : フランスの省都市ヌーシャテル=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
- 21) 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, pp132-159, 学芸出版社, 2016
- 22) 典拠・Ministère de l'Intérieur (フランス内務省)・ただし 2020 年 6 月の統一地方選挙では, 新型コロナの影響で, 41.6%という歴史的に低い数字であった
- 23) 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, 愛知県立大学外国学部紀要第 48 号, 2014
- 24) 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, 新都市 8 月号, 都市計画協会, 2020
- 25) 山田圭二郎:「我々の」都市という共通感覚, 安寧の都市研究 1, pp74-78, 京都大学学術情報リポジトリ紅, 2011

(2020.10.02 受付)



## THE POLICY OF URBAN SPATIAL REORGANIZATION IN FRANCE

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

In France, pedestrian-only spaces have been built in the city centers of regional cities, reducing car traffic, and have succeeded in creating a "lively, walkable urban center". This paper summarizes the process of successfully revitalizing the city center, which was once occupied by cars, through the redistribution of road space and the reorganization of urban space for the convenience of pedestrians, as well as the introduction of public transportation and the development of public space. It also considers the role of local governments, which are the main actors in implementing national legislation and urban spatial reorganization policies that emphasize environmental protection and welfare, in order to realize a "walkable city". It also considers the changes in the lives of the French people and the major social trends for the cities that have led to the acceptance of new urban spatial reorganization. French local cities succeeded in constructing new pedestrian and bicycle lanes without ignoring the convenience of car use.