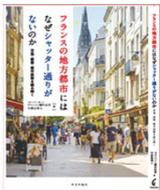




「中心街活性化を導くモビリティ政策と都市空間の再編成」  
フランス地方都市の取り組み  
ヴァンソン藤井由実  
2019年2月26日 第39回EST創発セミナーin姫路



「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」  
2016年12月出版  
学芸出版社



「ストラスブールのまちづくり」  
2012年度土木学会出版文化賞  
学芸出版社



「ほんとうのフランスがわかる本」  
在日前フランス大使館推薦文  
原書房

1



アンジェ駅にある巨大パネル 「住みやすい町No1 アンジェ市」 (2013.2014.2016.2018年 Express誌)



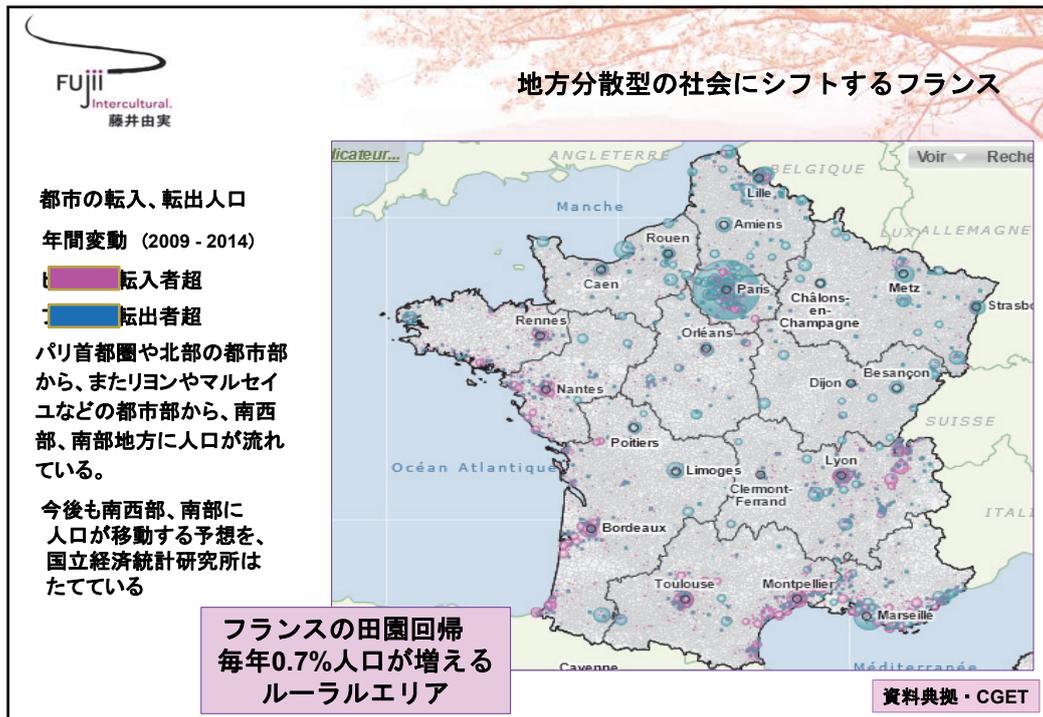
Angers 1<sup>ère</sup> grande ville de France où il fait bon vivre !



写真提供・アンジェ市

地方分散型の社会にシフトするフランス

2



3



4



5

FUJII Intercultural. 藤井由実

1. まちの賑わいの創出

1) 歩行者を大切にすまちづくり

進む歩行者専用空間づくり  
「道路空間の再配分」「都市空間の共有」が、市街地活性化への回答  
道路空間の高度利用と広場の活用（プレイスメイキング）

1965年 アンジェ市中心広場

2017年 写真提供・アンジェ市

6

Fujii Intercultural. 藤井由実

1. まちの賑わいの創出

1) 歩行者を大切にするまちづくり ➡ 道路空間の再配分

歩行者空間の確保 (路上駐車撤廃)  
 ストリートファニチャーの整理 (ゴミ箱、交通標識、宣伝パネル)  
 道路のカラーリング

Avant les travaux

写真提供・ストラスブール広域自治体連合

7

Fujii Intercultural. 藤井由実

1. まちの賑わいの創出

1) 歩行者を大切にするまちづくり ➡ 道路空間の再配分

ゾーン30・« ZONE30 »  
 自動車は速度制限付きで、侵入できる

ゾーン 20・« ZONE de Rencontre »  
 車に対して、完全な歩行者優先空間  
 車制限速度は20Km/h  
 車道を歩いても、横断していても歩行者が優先

歩行者専用空間・« AIRE PIETON »  
 歩行者と自転車だけの道路空間  
 自転車も12Km/hまで

8

8



2) 広場や駅などの公共空間の活用

9



10

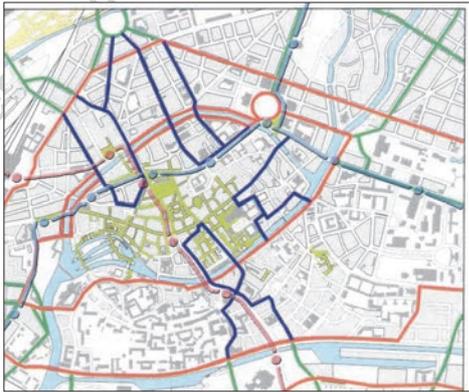
FUJII Intercultural. 藤井由実

1. まちの賑わいの創出

3) クルマとの共存（駐車対策、車の迂回策）



↑  
P+R・パークアンドライド  
総合的な駐車政策



→  
都心の自動車迂回と通行制御

写真提供・Eurométropole de Strasbourg

11

FUJII Intercultural. 藤井由実

1. まちの賑わいの創出

3) クルマとの共存（駐車対策、車の迂回策）



↑  
午前10時30分までと午後7時以降は  
搬入車の都心への乗り入れ可能

浮沈式  
ポラード  
が降りている

歩行者専用エリアの  
住民には、駐車場の  
利用特契約を自治体  
が供給



12

FUJII Intercultural. 藤井由実

### 1. まちの賑わいの創出

#### 歩行者専用空間導入成功の要因

- ・ 自転車利用推進や歩行者NPOの支援（20ゾーン設置）
- ・ 「速度制限が事故防止につながる」認識が、一般市民に伝わっている
- ・ **警察は取り締まるが、市長が道路や空間利用を決定する**

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（知事が代表）
国道	8 900Km	4%	国（知事が代表）
<b>県道</b>	<b>378 000Km</b>	60%	県議会
<b>自治体道</b>	<b>630 000Km</b>		<b>地方自治体（コミューン 或いは都市圏共同体）</b>

典拠・CEREMA 道路空間の定義、利用、管轄者の明記した道路法(Code de voirie routière)による

13

FUJII Intercultural. 藤井由実

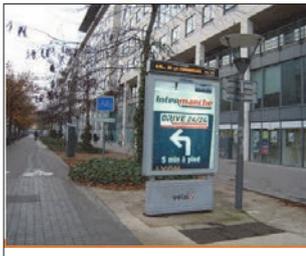
### 1. まちの賑わいの創出

#### 歩行者専用空間導入成功の要因

公共空間の利用	地方自治体一般法	公共空間を対象にした利用権と使用料金の設定は、地方自治体の権限（イベント、カフェ、朝市）
	Code général des collectivités territoriales	市民の移動の邪魔にならなければ、公共空間における仮設物体の占拠は許される（歩行スペースは除く）

①公用地使用権＝地面の利用のみ  
 舗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1.4mの歩行者空間を残す）

②道路空間利用権＝地上空間の利用も含む  
 広告パネルやオブジェの設置権

14

14

車が少ない都心の景観は、  
言葉だけでは分からない『持続可能な都市』を  
具現化して、市民に見せた。それでは、  
なぜ人々は車を手放すことに同意したか？

「クルマの所有」から「都市空間の共有」へ  
クルマを所有しない新しい世代のモビリティ

多様化するクルマの利用法 カーシェアリングとカープーリング

- ① カーシェアリング・会員式 レンタカーシステム
- ② カープーリング・欧州で進む ライドシェア « ぶらぶらカー »  
ネット上で同じ旅程を走る人を検索し、クルマ走行費用を  
シェアするシステム

15

15

長年の地下鉄導入計画から、1995年にLRT導入へと方向転換したボルドー市  
中心市街地の景観整備と一体化した総合的な交通政策を実現



1. まちの賑わいの創出・都市空間の再編成
2. 総合的なモビリティ政策
3. 地方自治における交通計画を統合した都市政策
4. 商業調整制度
5. 新しいまちづくりへの合意形成

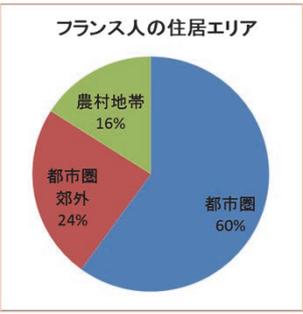
16



## 2. 総合的なモビリティ政策

### 1) 公共交通を導入して市街地を活性化させたフランス

フランス人の住居エリア



フランス人とクルマ

フランスはクルマ社会だが、  
公共交通を都心に導入して、  
市街地活性化に成功した。

**四輪車普及率 / 1000人**

	(典拠・日本自動車工業会)	(数字・フランス大使館提供)
USA	809 台	82%の所帯が、少なくとも車1台保有 一日平均移動距離 25Km 一日平均移動時間 56分
FRANCE	594 台	
JAPAN	608 台	

17

17



## 2. 総合的なモビリティ政策

クルマ社会の弊害に悩んでいたフランスの  
 地方都市はなぜ都心に公共交通（LRTやBRT）を導入したか？

⇒ 都市空間の共有から市街地活性化を図る



**クルマ177台 = バス3台 = LRT 1編成**

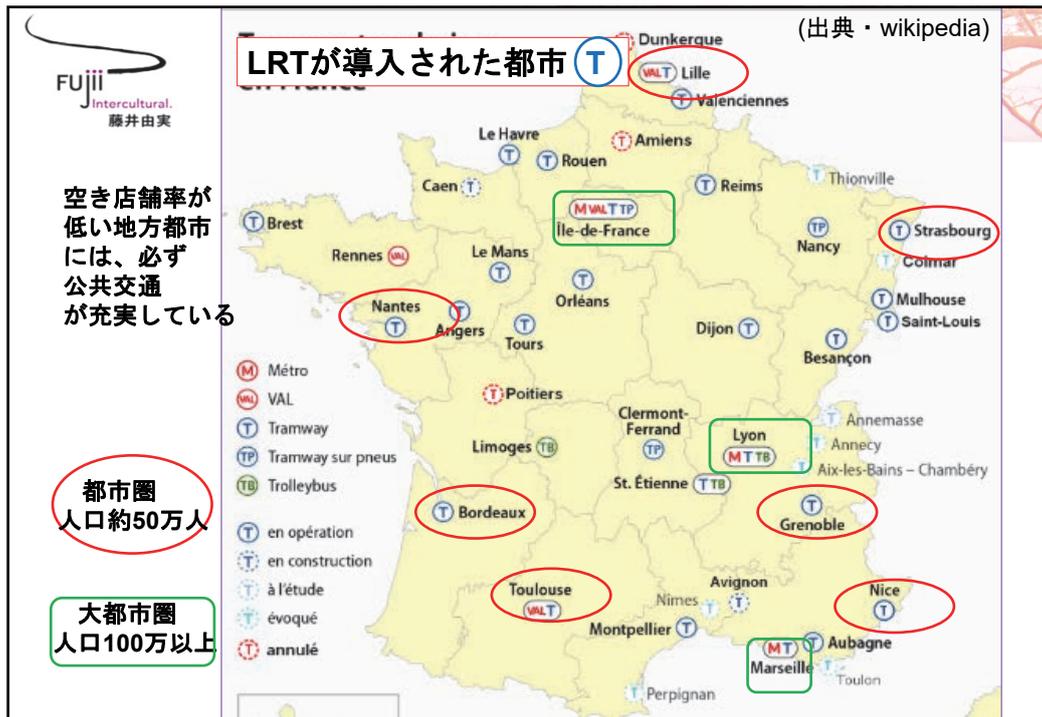
写真提供・Eurométropole de Strasbourg



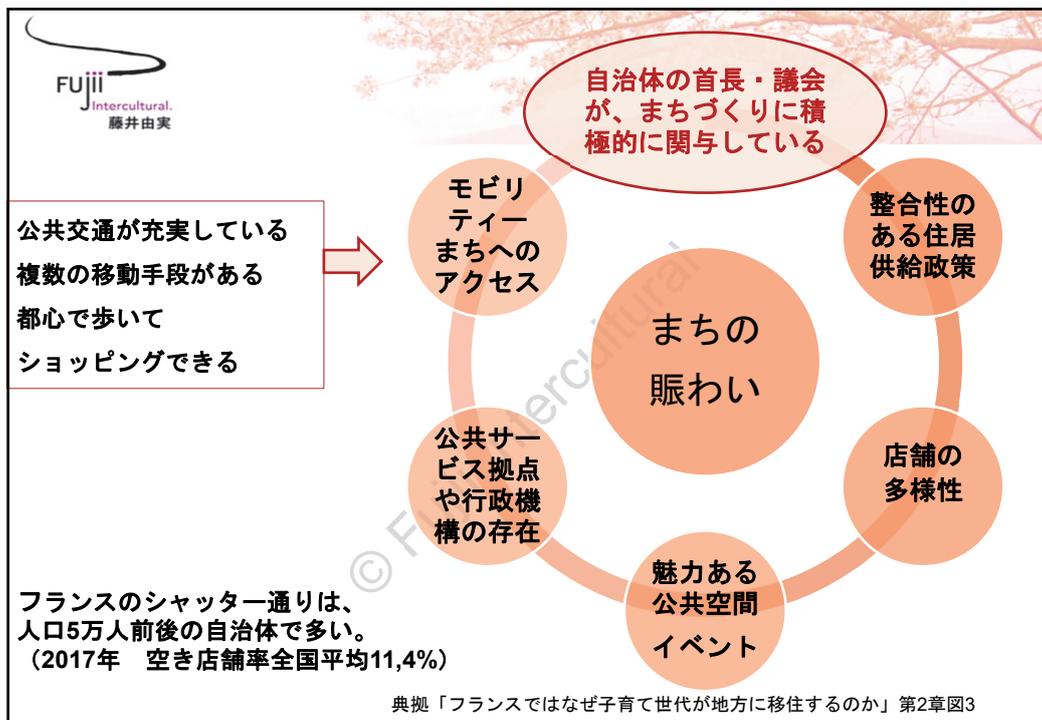
**パーキングは都市空間を奪う**

18

18



19



20



Picture©Toyama city office

日本では**富山市**が  
景観に配慮した  
トータルな交通総合  
システムとしてLRT導入

2018年から**宇都宮市**で  
日本初の新軌道敷設を伴う  
LRT導入工事竣工

21

21



富山市



写真提供・アンジェ市

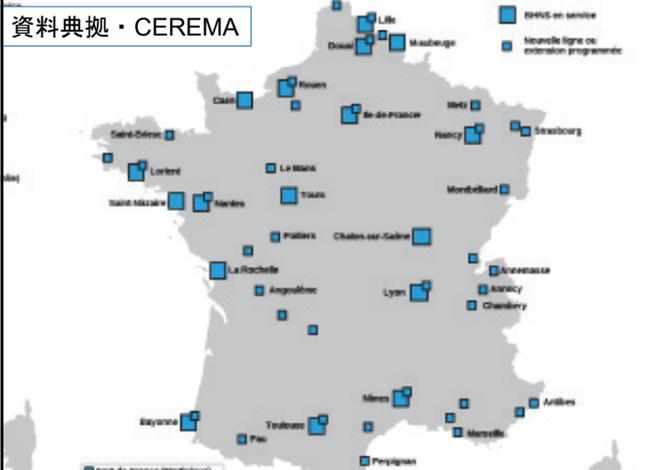
日本と  
フランスの  
トランジットモール  
----- 相違は？

22



(専用レーンを走るメッスのBRT)

資料典拠・CEREMA



フランスの各都市で交通需要によるLRT・BRTの活用使い分けが進む

パリ、リヨン、マルセイユでは地下鉄、LRT、BRTが導入されている。

**BRT (BHNS)**  
 バス高速輸送システム

23

Fujii Intercultural 藤井由実

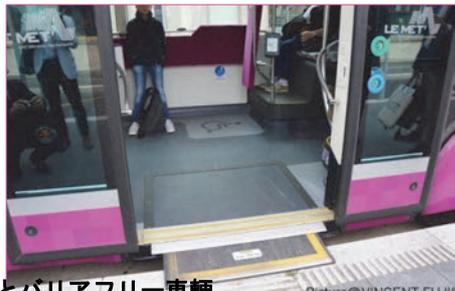
## 2. 総合的なモビリティ政策

### 1) 公共交通を導入して市街地を活性化させたフランス

**LRT** 専用軌道を走る都市との一体性に配慮した高機能路面電車

**BRT** 「バリアフリー車両」 【車両】  
 「軌道の少なくとも70%が専用レーン / 快適性のある電停」 【インフラ】  
 「定時性に優れた高い運行頻度と優先信号」 【運行】  
 「信用乗車とICTを駆使した運行状況情報提供システム搭載」 【乗客の利便性】

(フランス・CEREMAによる定義)

メッスのBRT専用レーンとバリアフリー車両

Picture@VINCENT-FUJII

24

2. 総合的なモビリティ政策

1) 公共交通を導入して市街地を活性化させたフランス

Chronobus: more secure and accessible stations

図提供 ナント広域自治体連合

Central islands prevent cars from overtaking the bus at the stop.

Wide, raised pavements ensure easy access to the bus.

A touch strip enables visually impaired persons to locate the front of the bus.

Bikes can overtake buses at the stop.

A screen displays times in the busiest stations in real time.

Pedestrian crossings and accesses are secure and easy.

The access for persons in wheel-chairs is identified on the platform.

既存のバス路線も活用する

一般バスの利便性向上化 ナント市の例 【クロノバス7路線】

- バリアフリー車輛の連接大型バス
- 一部専用レーン化
- 電停におけるバス運行の優先化
- 運行時間帯の延長 運行頻度の増加

25



26

**Fujii Intercultural 藤井由実**

2. 総合的なモビリティ政策

2) 利用者の利便性を考えた交通政策

① 徹底したバリアフリー

写真提供・メッス都市圏共同体



完全バリアフリー車両  
 介添え無しで、車椅子の乗降  
 (メッスのBRT)

② 高い輸送能力・環境先進イメージを生む都市の顔となるデザイン  
 (ナントのLRT)



27

**Fujii Intercultural 藤井由実**

2. 総合的なモビリティ政策

2) 利用者の利便性を考えた交通政策

③ 速達性、定時性の確保  
 公共交通優先信号  
 高い運行頻度  
 長い運行時間帯



↑

改札が無い信用乗車方式  
 全扉からの乗降  
 速達性・定時性の確保  
 宇都宮市でも採用  
 (ストラズプールのLRT)



パリでは、一般自動車と逆進、或いはコンクリート分離帯の整備で、バスの専用レーンを確保している

Picture@VINCENT-FUJII

28

**FUJII Intercultural. 藤井由実**

## 2. 総合的なモビリティ政策

2) 利用者の利便性を考えた交通政策

④ 他の公共交通手段との整合性  
 結節点機能の充実  
 交通運賃の一元化



バス、LRT、地域鉄道、パーキングなどすべての交通手段が並ぶナントの乗り換え拠点



29

**FUJII Intercultural. 藤井由実**

## 2. 総合的なモビリティ政策

2) 利用者の利便性を考えた交通政策

⑤ ICTを駆使した、運行状況情報提供システム搭載




優れたバス  
 ロケーションシステム

30

**FUJII Intercultural. 藤井由実**

**2. 総合的なモビリティ政策**

**2) 利用者の利便性を考えた交通政策**

**⑥ 都市景観の再整備 軌道沿岸の景観づくりと空間設計**



BRTバス停のランドマークとして赤い球体（ストラスブール）



LRT電停のランドマークとしてのアーチ（ミュールーズ）

31

31

**FUJII Intercultural. 藤井由実**

**2. 総合的なモビリティ政策**

**2) 利用者の利便性を考えた交通政策**



(ルマン)





**⑦ 都市景観の再整備**  
 ストリートファニチャーの統一

多くの自治体が、都市のアメニティ（生活環境の快適性）向上のために、まちの小物デザインを統一している

32

32

FUJII Intercultural. 藤井由実

## 2. 総合的なモビリティ政策

### 2) 利用者の利便性を考えた交通政策

#### ⑧ ピクトグラムの統一



フランス中の鉄道駅で共通の絵文字標識



⑧の出口に、バスとトラムの乗り換え表示

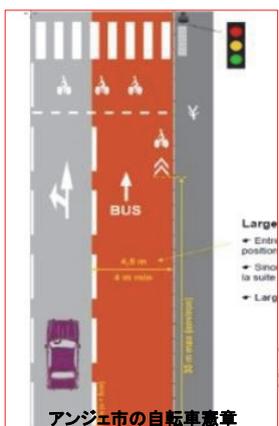
交通結節拠点での乗り換え情報の充実化  
 分かりやすさに努める

33

FUJII Intercultural. 藤井由実

## 2. 総合的なモビリティ政策

### 3) 自転車政策の推進



アンジェ市の自転車専用

自転車マスタープランの条例化が進むフランスの地方自治体

総合的な交通計画の一環として自転車政策を進める

行政の業務

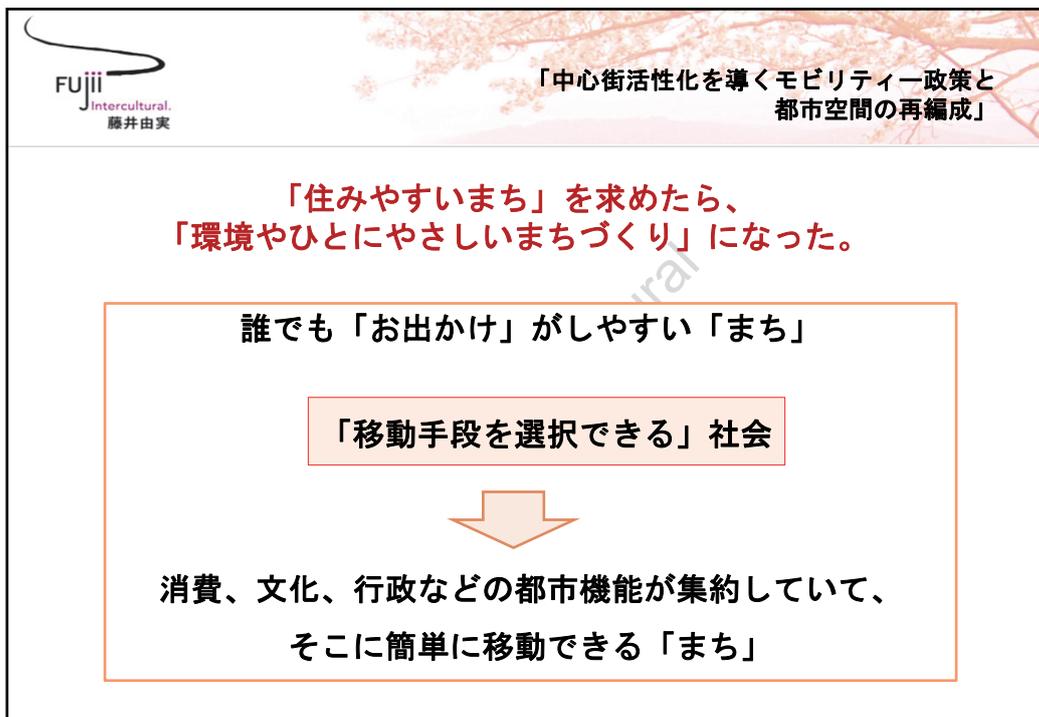
- インフラ整備 (道路、駐輪場)
- 安全対策 (表示、啓蒙教育)
- 自転車を楽しむ コミュニケーション (サイクリングマップ作り)

34

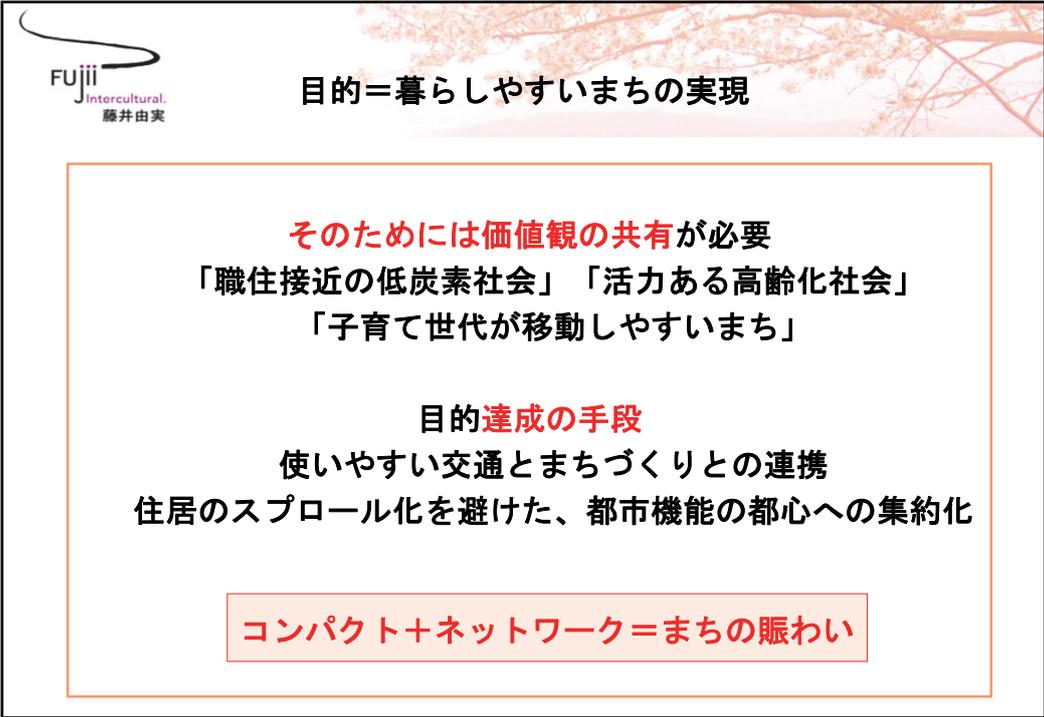
34



35



36



**目的=暮らしやすいまちの実現**

**そのためには価値観の共有が必要**  
「職住接近の低炭素社会」「活力ある高齢化社会」  
「子育て世代が移動しやすいまち」

**目的達成の手段**  
使いやすい交通とまちづくりとの連携  
住居のスプロール化を避けた、都市機能の都心への集約化

**コンパクト+ネットワーク=まちの賑わい**

37



1. まちの賑わいの創出・都市空間の再編成  
2. 総合的なモビリティ政策  
3. 地方自治における交通計画を統合した都市政策  
4. 商業調整制度  
5. 新しいまちづくりへの合意形成

写真提供・アンジェ市

2014年のフランスの地方自治体の歳入の6割近くが自主財源

38

 3. 地方自治における交通計画を統合した都市政策

1) 交通がなぜ福祉なのか？ 社会が支える公共交通

公共交通を地方自治体が、事業主体となり運営

フランスの23都市でバス運賃は無料  
住民のモビリティを高めて、まちの賑わい  
市民の購買能力を高めて、商店街の活性化

「持続可能なまちづくり」を支える地域の公共交通を守る  
目的=福祉・健康・観光・子育て・環境保全・  
中心街の活性化

交通は福祉であり、まちの賑わいを  
呼ぶツールとして位置付ける

公共交通は福祉と環境政策とセットで推進したフランス  
《ユニヴァーサルデザイン》  
完全なバリアフリー車は、高齢化社会への準備であり、  
子育て世代の移動もサポート

(アンジェのLRT)



39

フランスの田舎風景・法定都市計画と住民が守る景観  
首長と議会が法定化する都市計画マスタープラン

人口4000人のクロワジック村の漁港  
(フランスの海岸線には常に歩行者道路が確保されている)



フランスでは都市計画に、交通計画と住宅供給計画が統合された

40

FUJII Intercultural. 藤井由実

### 3. 地方自治における交通計画を統合した都市政策

#### 2) マスタープランにおける開発と交通の整合性

なぜフランスでは、交通、住居、商業を統括した都市計画の策定が可能なのか

- 自治体への権限譲渡と6割自主財源
- 地域議員のコミットメント
- 広域で制定する都市計画
- 計画上流段階からの合意形成
- 法定条例化されるマスタープランに拘束力がある
- 優れたマスターアーバニストの存在

PLUiは将来の都市プロジェクトをまとめたドキュメント

首長のヴィジョンのもとに、議会の承認を経て、**法定条例化**

都市空間、農地など土地利用を規定する**拘束力のある計画**

**日本の建築基準法と景観法の内容を併せ持つ**

建築に関する規制16項（「必須・前面道路や公共空地からの後退、高さの最高限度」ほかに、建物の外観規制など）

**各自治体が策定**

なぜ、都市計画マスタープランには**拘束力があるのか？**

都市計画PLUiに基づいて自治体が事業者に建築許可を発行

↓

PLUiを策定しない自治体には**建築許可権が付与されない**

都市計画PLUiに、交通と住宅供給計画が統合された

41

FUJII Intercultural. 藤井由実

### 3. 地方自治における交通計画を統合した都市政策

#### 2) マスタープランにおける開発と交通の整合性

**マスターアーバニスト（都市デザイン）**

- ・ 全体のまちづくり（道路デザイン、住宅、公共施設、商業施設の配置）
- ・ 整備ゾーン全体のコンセプトを問う公開競争コンペ

**建築家**

- ・ 個々の建造物を手がける

**景観デザイナー**

- ・ マスターアーキテクトの設定した基本哲学に従ってまちのファニチャー、グリーンスペースに一体感を与える

- 地区開発のグランドデッサンには遵守すべき憲章があり、**都市交通の景観形成への統合**は大原則の一つ
- 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**

図提供・CEREMA

42

FUJII Intercultural. 藤井由実

### 3. 地方自治における交通計画を統合した都市政策

フランスの都市・交通政策関連法整備の流れ

**1982年 「交通基本法」(LOT I) 交通権を定義**  
**「都市交通計画」PDU (Plans de Déplacement Urbain) の策定を**  
**地方自治体に求める：社会経済評価の義務化**  
**交通政策の企画・実施権限を地方自治体に委譲**

**1996年 「大気とエネルギーの効率的利用に関する法律」 (LAURE)**

10万人以上の地方自治体に、 都市計画の策定を義務付ける (88)	環境保護が明確化・都市圏における自動車 利用削減と公共交通・徒歩・自転車の強化
--------------------------------------	--

43

43

FUJII Intercultural. 藤井由実

### 3. 地方自治における交通計画を統合した都市政策

フランスの都市・交通政策関連法整備の流れ

**2000年 「連帯・都市再生法」 (SRU)**  
**交通計画法整備の集大成・**  
**POS からPLUへ (土地利用制限から土地整備のヴィジョンへの移行)**

自治体の都市交通計画に、専用軌道公共 交通計画を上位概念として位置づけ	「都市の開発」と「移動に関する計画」の 一貫性が、持続可能な発展に不可欠
--	---

**交通主導のまちづくり政策へと**

**2009年 「グルネル第1法」**  
 より広範な自治体間の調整を経た都市計画策定  
 一層の環境保存のアプローチ  
 軌道系公共交通の大幅拡充

**2010年 「交通法典」**

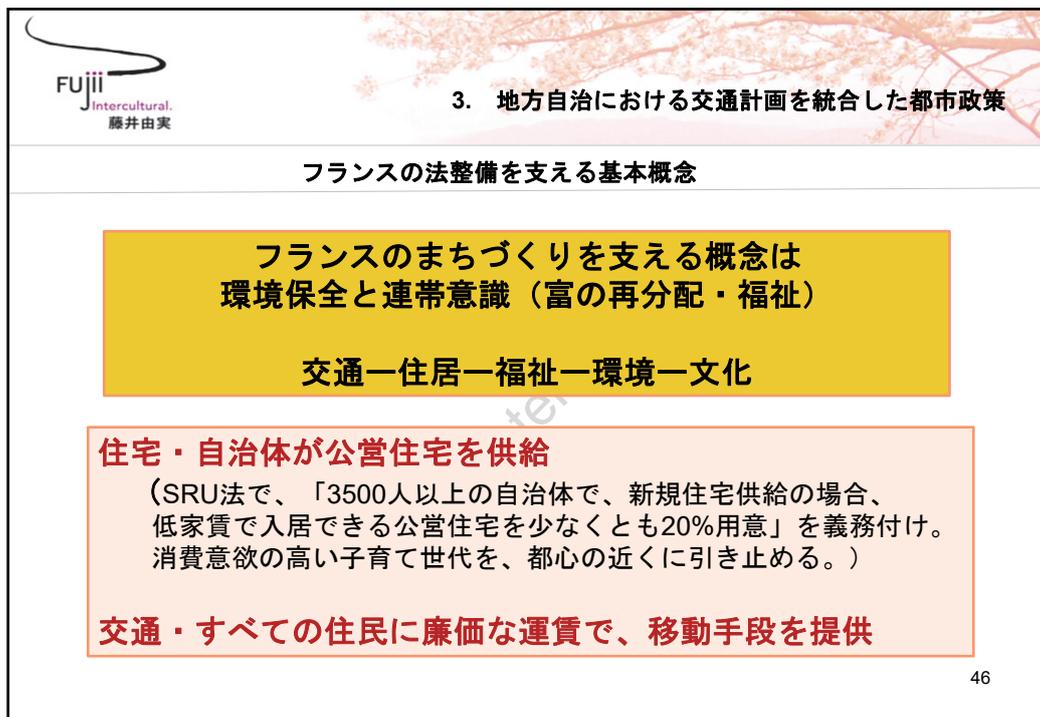
あらゆる交通法制が 一つの法典に統合	交通権の再定義と強化 (移動制約者と低所得者)
-----------------------	----------------------------

44

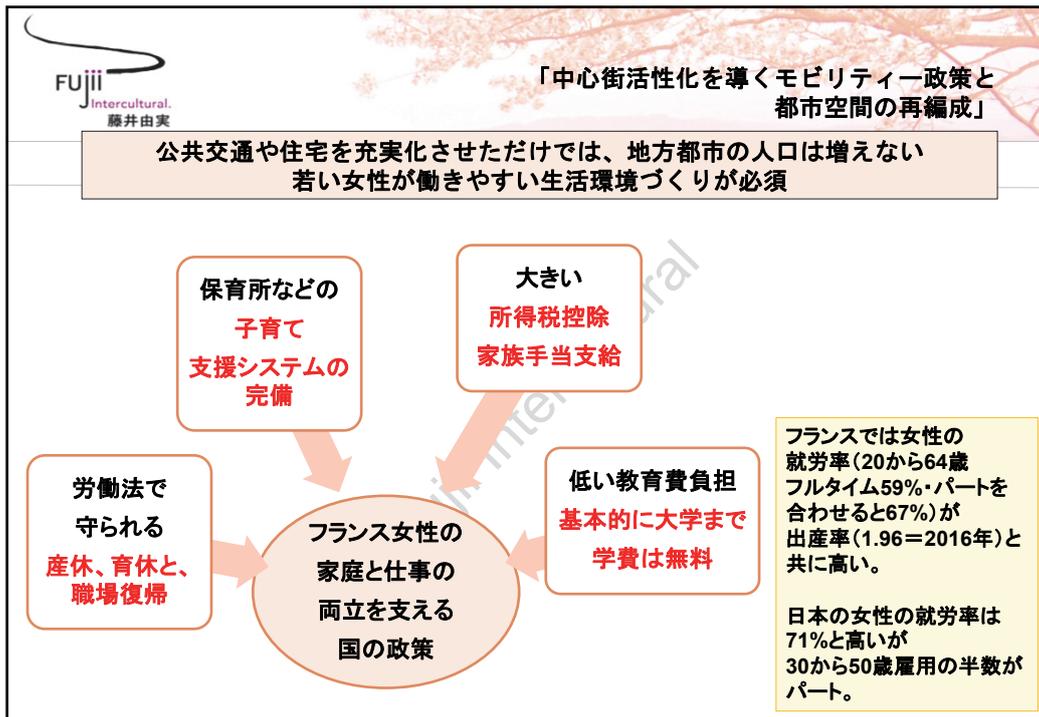
44



45



46

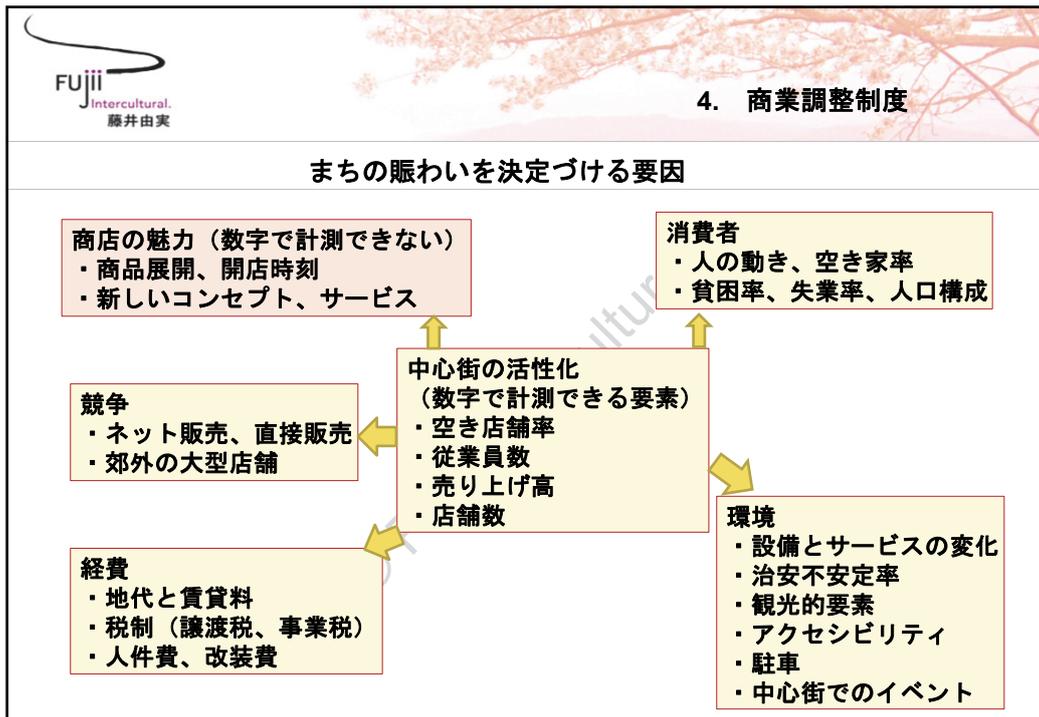


47

1. まちの賑わいの創出・都市空間の再編成
2. 総合的なモビリティ政策
3. 地方自治における交通計画を統合した都市政策
4. **商業調整制度**
5. 新しいまちづくりへの合意形成

人口783人の村ポンジボーの朝市 写真提供Marie de Pontgibaud

48



49



50



アンジェ市で280台の駐車スペース  
で週2回開催される朝市

フランス人の30%が1週間に1度は  
朝市に行く

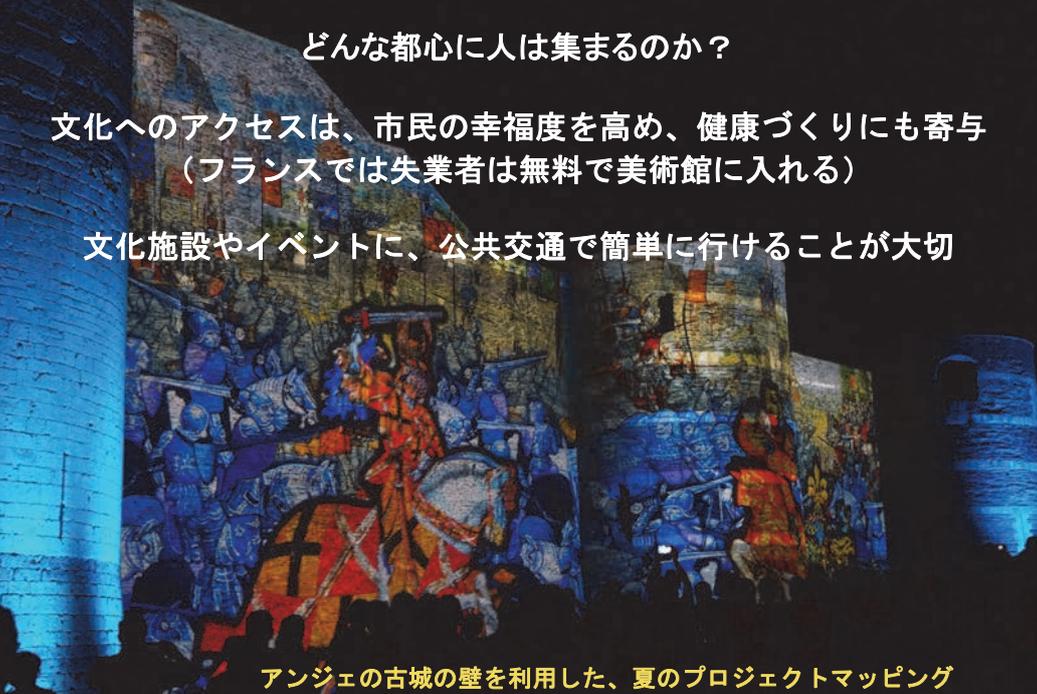
市民に根付いている地産地消の  
消費モデル  
朝市は市民の交流の場  
役所は、市民とのコミュニ  
ケーションの場として最大利用

新世代消費者に対する対応が必要

「いつでもどこでも何でも購入できる」  
消費行動を当然とする  
「ものを所有することには幸せを求めて  
いない」  
「社会とのつながり、家族の絆、仕事の  
充足感、レジャーに幸福を感じる」

ストラスブール市の中央広場で毎週  
木曜日に開催される古本市

51



どんな都心に人は集まるのか？

文化へのアクセスは、市民の幸福度を高め、健康づくりにも寄与  
(フランスでは失業者は無料で美術館に入れる)

文化施設やイベントに、公共交通で簡単に行けることが大切

アンジェの古城の壁を利用した、夏のプロジェクトマッピング

52

FUJII Intercultural. 藤井由実

「中心街活性化を導くモビリティ政策と都市空間の再編成」

なぜ、市民は週末にまちに来るのか？

図典拠・ナント市HP



画一化されたショッピングセンターではなく、美しい個性のある市街地にぶらぶら歩きに来る

歩ける都心に、人が集まる（歩きやすい空間、動線の確保）  
都心に座れる広場や、ひと休みできる都市空間がある  
デザインのあるまちに、惹かれる

53

FUJII Intercultural. 藤井由実

4. 商業調整制度

シャッター通りを存在させない仕組み・フランスの場合

- 空き店舗への課税
- 自治体の先買権（店舗の多様性の確保）
- 自治体が発行する建築許可（まちのデザインの統一）
- 商店街を保護するのではなく、商店を営む個人を支える法整備
- 消費促進や商店街イベントへの支援ではなく、中心街全体の価値を高める政策を考える

54

典拠「フランスではなぜ子育て世代が地方に移住するのか」第6章



①「より魅力的な中心街を創出するための  
住居環境の改善」

②「バランスの取れた商業発展・  
郊外店舗との調整」

③「中心街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」  
「行政機構や公共施設への移動手段の整備」

④「都市資産の見直しと都市の形の構築・  
公共空間整備と文化」

⑤「歴史遺産の保存・歴史的環境資源の  
有効活用」

地域独自の文化の尊重・  
よその成功体験を待たない

### 4. 商業調整制度

← フランスの中心街活性化政策の枢軸  
フランスの中心街活性化政策の具体的活動

↓

①活性化プロジェクト委員会の設立(アクターの定義)・総合戦略を自治体全体で構築する。

②都市計画の見直し・土地利用計画のゾーニングは、中心地域と郊外とのバランスを考慮しているか

③ステークホルダー間の整合性を図る  
議員、商店経営者などが、町のアイデンティティや中心街発展の同じイメージを共有しているか？

④商店街の具体的なサポートの設定

⑤商店舗の取り扱い専門不動産業者の管理と活性化

55

アンジェ市で、公共空間利用についての合意形成 ワークショップにて  
 詳しい内容は「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」163から165頁



1. まちの賑わいの創出・都市空間の再編成
2. 総合的なモビリティ政策
3. 地方自治における交通計画を統合した都市政策
4. 商業調整制度
5. 新しいまちづくりへの合意形成

56

5. 合意形成

**行政の仕事の見える化**

**ホントのところどうなるの? LRT**

**A** 市民の負担が増えるの? いいえ、増えません。増税や新たな負担はありません。

JR宇都宮駅東側のLRT整備費は約**458億円**

国の支援 約1/2 約229億円	宇都宮市区間 約206億円
芳賀町区間 約23億円	年あたりの費用 最大で約 <b>13億円</b>

**Q** 全体で1,000億円以上かかるの? いいえ、かかりません。

国の認定を得たJR宇都宮駅東側は、芳賀町を含め15キロで約458億円です。

**2018年からLRT導入工事が始まった宇都宮市の事例**  
(典拠・宇都宮市LRT推進室)

57

57

5. 合意形成

**フランスの合意形成の特徴**

**反対派への対応**

1. 集会
  - ・ 沿岸住民だけでなく半径を広くして、**より多勢の人の参加を促す**
  - ・ **広い視野でまちの変化を見れる人に参加してもらう**
2. 集会は効率が悪いので、インフォメーション・オフィスを常設する

住民に起こりうる**迷惑、変化に焦点をおいて合意形成を行う**  
 ⇨ **社会実験は最低でも2から3ヶ月間**  
 (短期間だと迷惑しか印象に残らない)

58

58

FUJII Intercultural. 藤井由実

5. 合意形成

合意形成の焦点

市民の啓発 (モビリティーマネジメント)

1. バトンタッチ (連携) 影響力のある市民 (商店) を通して、一般市民に情報伝達
2. 行政の方から市民の方にアプローチする
3. 行政職員が手本になる
4. 行政決定を認めてもらうのではなく、一緒に考えて構築してゆく

59

FUJII Intercultural. 藤井由実

5. 合意形成

フランスの合意形成の特徴

計画の合理性に基づく意思決定

- 企画責任者 (首長) と、事業認可を与える最終決定者 (知事) が決まっている

徹底した情報公開と第三者によるチェック機能

- 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)

合意を図らない協議

- 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

計画に伴う土地投機の阻止機能

- 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

« プロセスの透明化 » と « 徹底した情報開示 »

60



61

Fujii Intercultural. 藤井由実

ご静聴ありがとうございました  
ヴァンソン藤井由実 [www.fujii.fr](http://www.fujii.fr)

出典：PHOTOHITOfunioniさんの投稿

新しいまちづくりは、交通、デザイン、文化  
「歩きたくなる楽しいまち・姫路」の  
コンセプト作りから始める

62