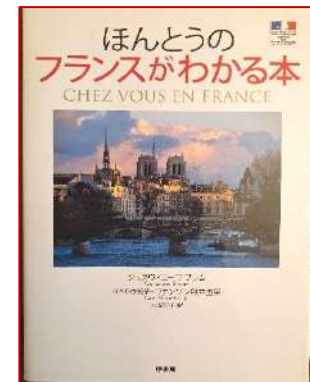
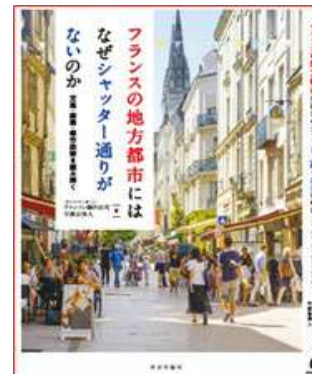


# 「GIFTS-IATSS 2022 価値を創造する交通文化」 —モビリティと都市空間の再編成—

ヴァンソン藤井由実



著書

「フランスではなぜ子育て世代が地方に移住するのか」

「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

共著

「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」 (以上、学芸出版社)

翻訳監修書

「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. フランスの都市とモビリティ

自己紹介を兼ねて

## 日本の都市は素晴らしい



住みやすいまちの定義？「居心地のいい、安全で楽しい場所」  
歴史を感じることができて、文化機関、消費の場などが、適度な調和を保って  
街の中に揃っている。それらにアクセスできる「交通」インフラが整っている

# 1. フランスの都市とモビリティ

しかし、地方都市は車中心で人の姿が見えない

堺市（人口約84万人）庁舎から見た景観

パーキングは都市空間を奪う

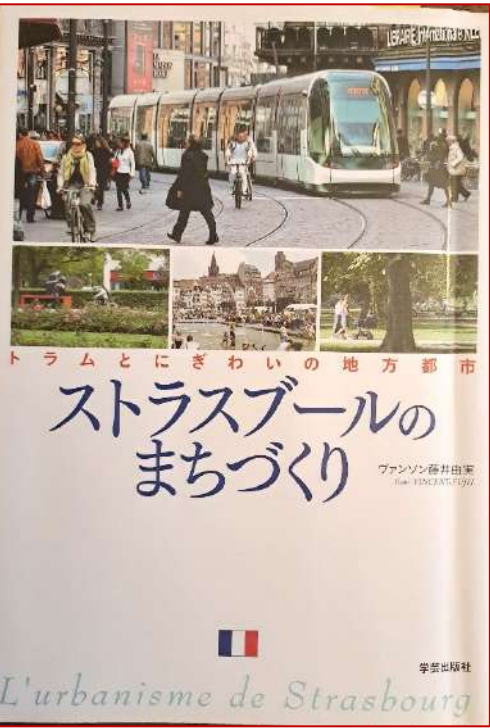


© VINCENT FUJII Yumi

# 1. フランスの都市とモビリティ

フランスは車社会だが、公共交通を導入して市街地活性化に成功した

1990年代から2000年代  
人口50万人前後の都市圏共同体でLRT整備・車との共存施策の試みが始まる



2012年度土木学会  
出版文化賞を受賞



ストラスブール市 (人口30万人・広域自治体行政連合人口約50万人)

# 1. フランスの都市とモビリティ

## 日本の地方都市にはシャッター通りが目につく



2016年度出版  
日本都市計画学会「都市計画」  
誌にて、原田昇教授の書評

# 1. フランスの都市とモビリティ

## 歩いて楽しい中心市街地を整備するフランスにおけるモビリティ対策

2000年代から2010年代  
人口30万人前後の都市圏共同体も公共交通導入・31都市でLRT整備



© Anger Loire Métropole

アンジェ市（人口15万人・広域自治体行政連合人口約30万人）

# 1. フランスの都市とモビリティ

## 人口が少ない村でも徒歩環境を整えているフランス

2000年代から2020年代・41都市でBRT整備  
人口10万人以下の自治体では、路線バスを活性化



ビアリッツ市（人口2万5千人・広域自治体行政連合人口約13万人）のBRT



## 2. ポストコロナ時代の 新しいまちづくりとモビリティ

15分都市とウオーカブルシティ

MaaSとスマートシティ

## 2. ポストコロナ時代の新しいまちづくりとモビリティ

### Walkableな都市環境を整備する15分都市構想

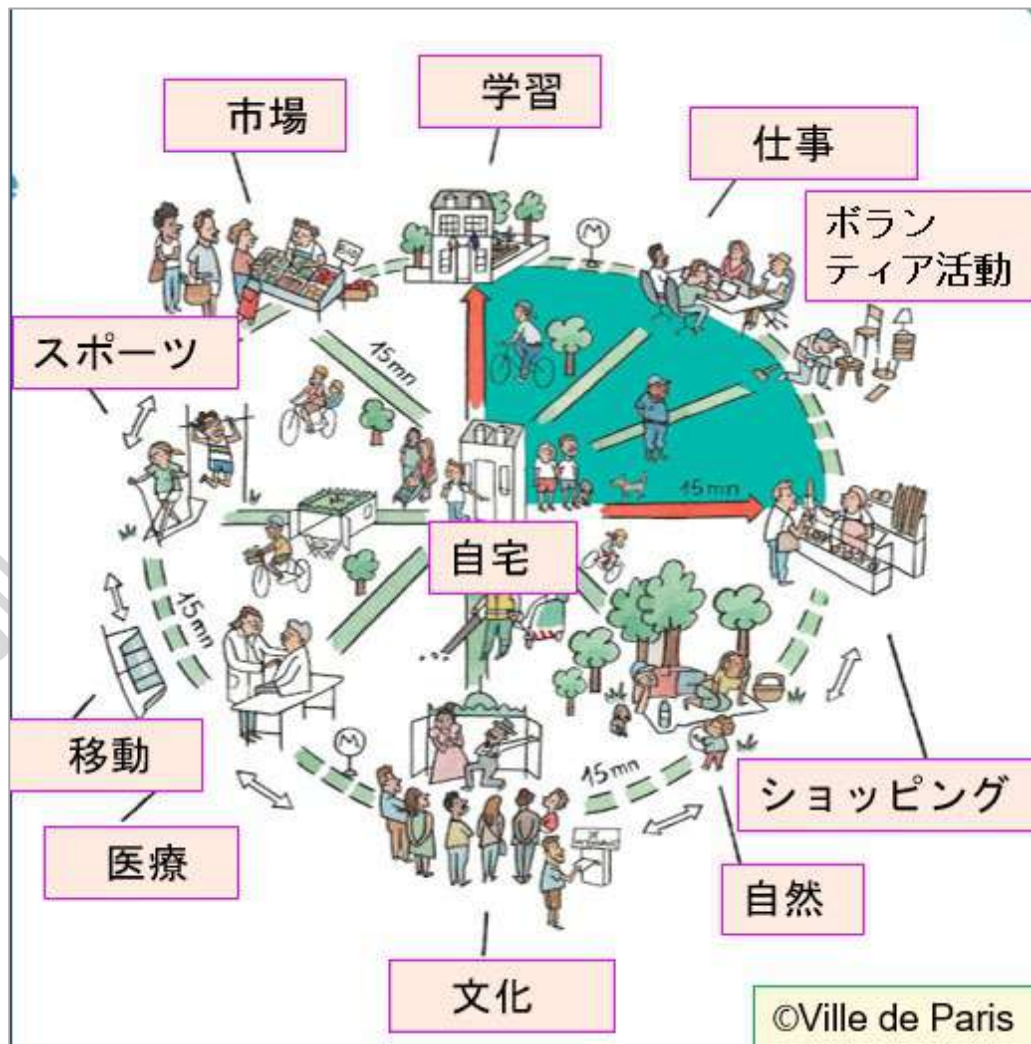
ロックダウン生活を経て、  
高まる住民の都市環境への関心



#### 15分都市

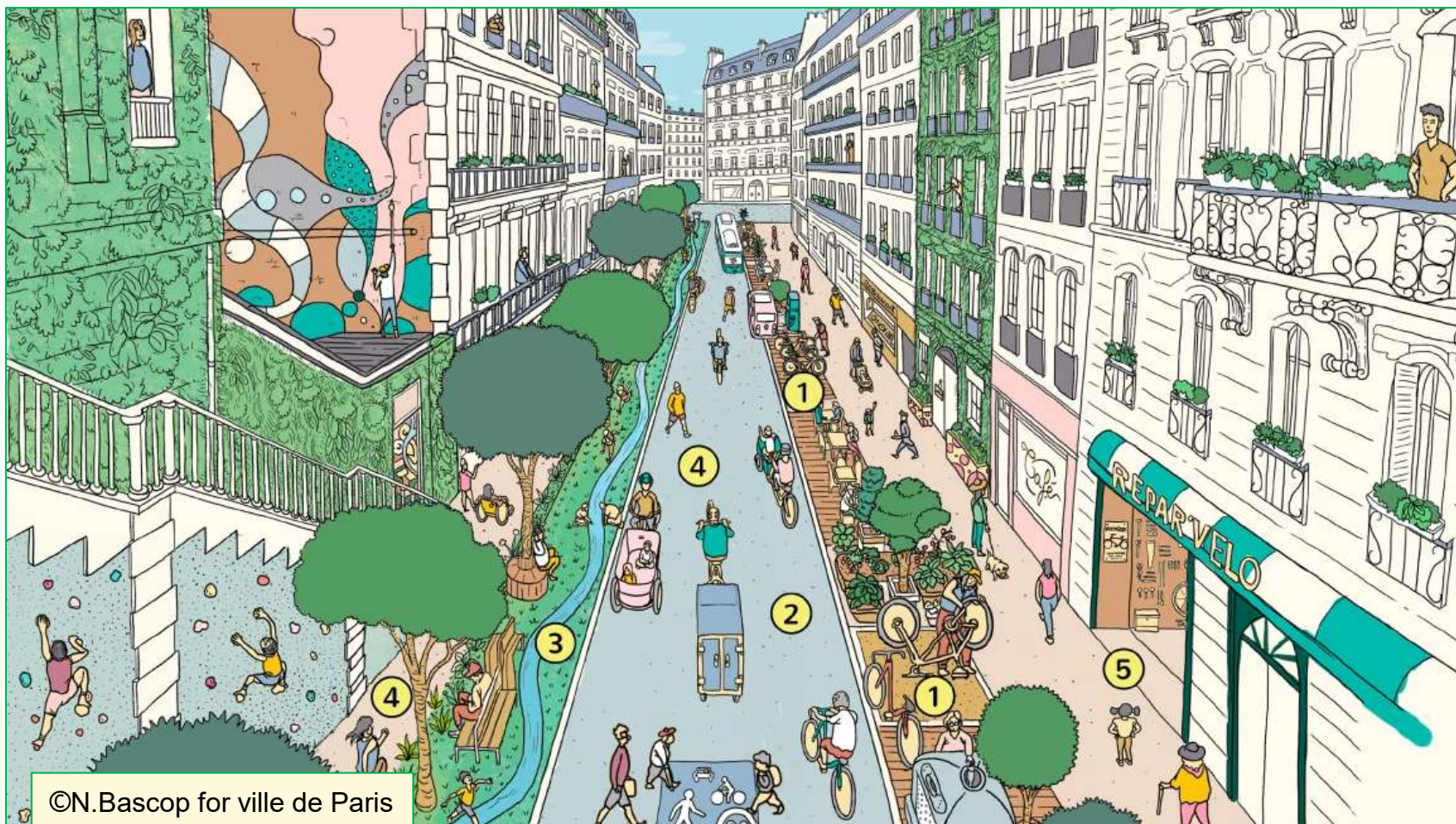
「環境、経済活動、社会生活の  
均衡が取れた、活気のある、  
生活しやすい都市空間。  
発想の原点は、モビリティ  
時間のマネジメント」

2016年 Carlos Moreno, urbaniste



## 2. ポストコロナ時代の新しいまちづくりとモビリティ

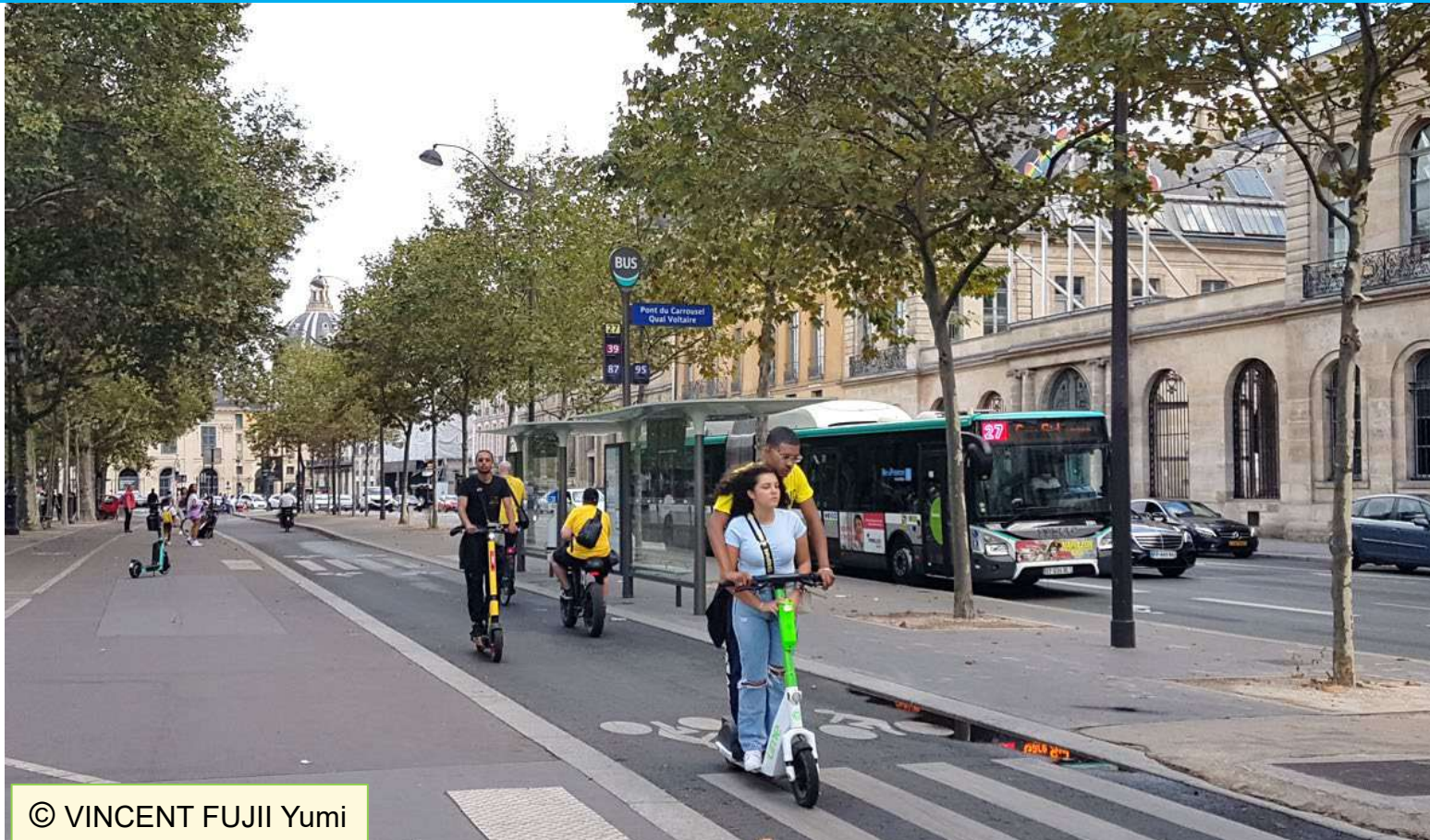
### パリ市（人口216万人）の15分都市構想



## 2. ポストコロナ時代の新しいまちづくりとモビリティ

### 斬新な道路空間の再配分を進めるパリ市

左岸 ヴォルテール川岸通りの道路空間再編成  
広い歩行者空間、自転車とマイクロモビリティ常設専用道路、バスレーン



## 2. ポストコロナ時代の新しいまちづくりとモビリティ

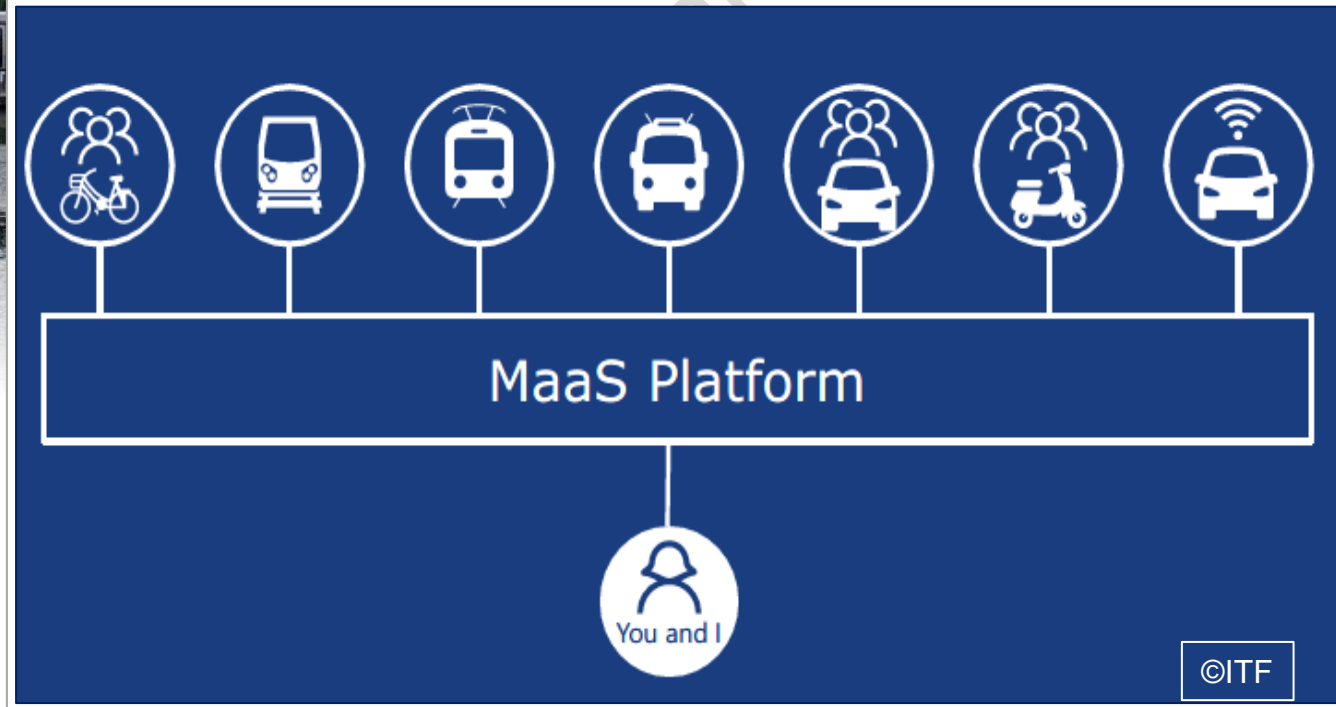
### 地方自治体が主導しMaaSで促進する公共交通利用



PassMobilité  
**Particulier**



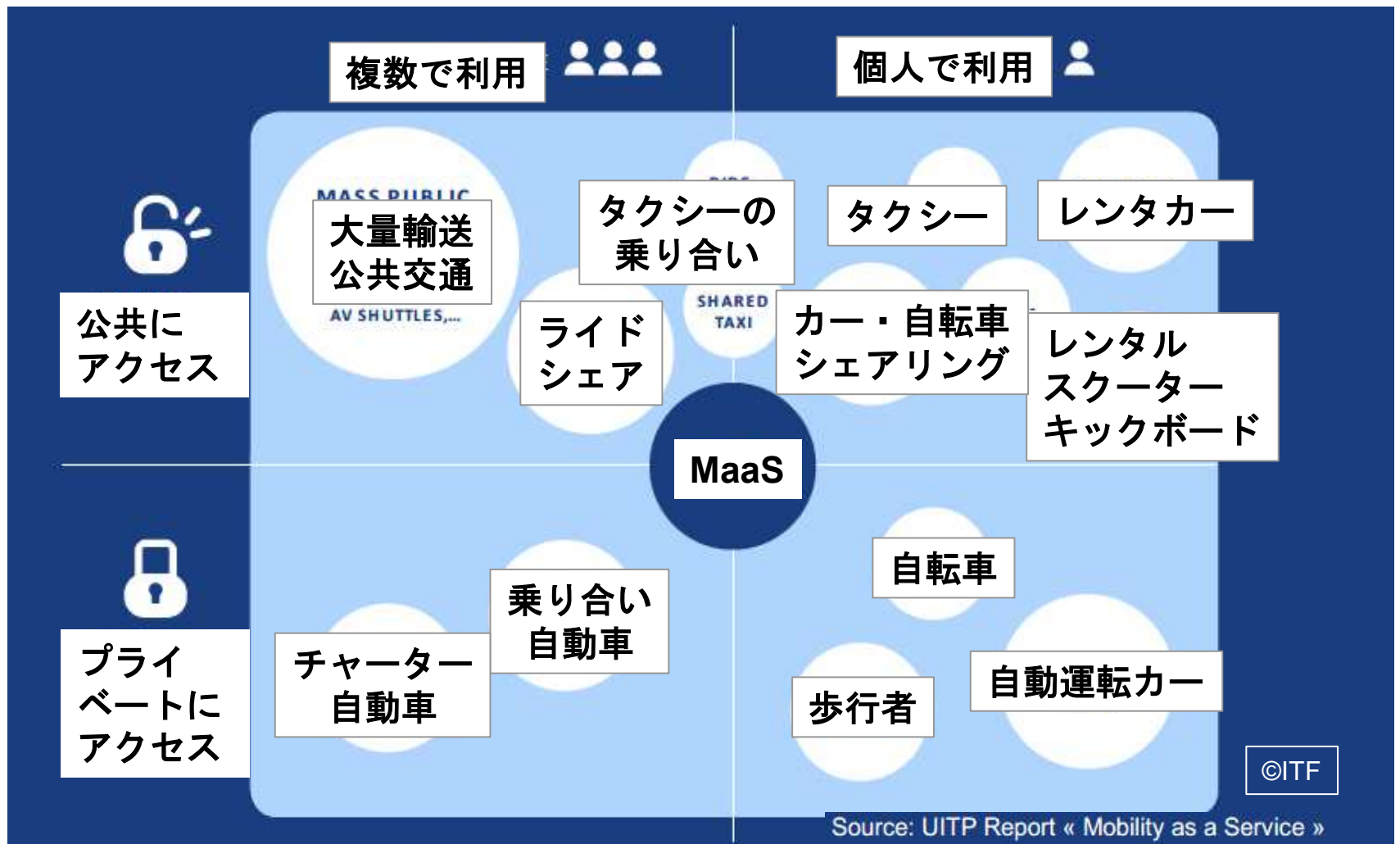
de 27,50€ à 53,50€/MOIS\*  
**50% pris en charge**



公共交通・自転車・シェアカー・駐車場  
共有のICカードとMaaSの利用で、  
多様な交通手段を使いこなす

## 2. ポストコロナ時代の新しいまちづくりとモビリティ

### 移動手段が選択できる社会の実現



## 2. ポストコロナ時代の新しいまちづくりとモビリティ

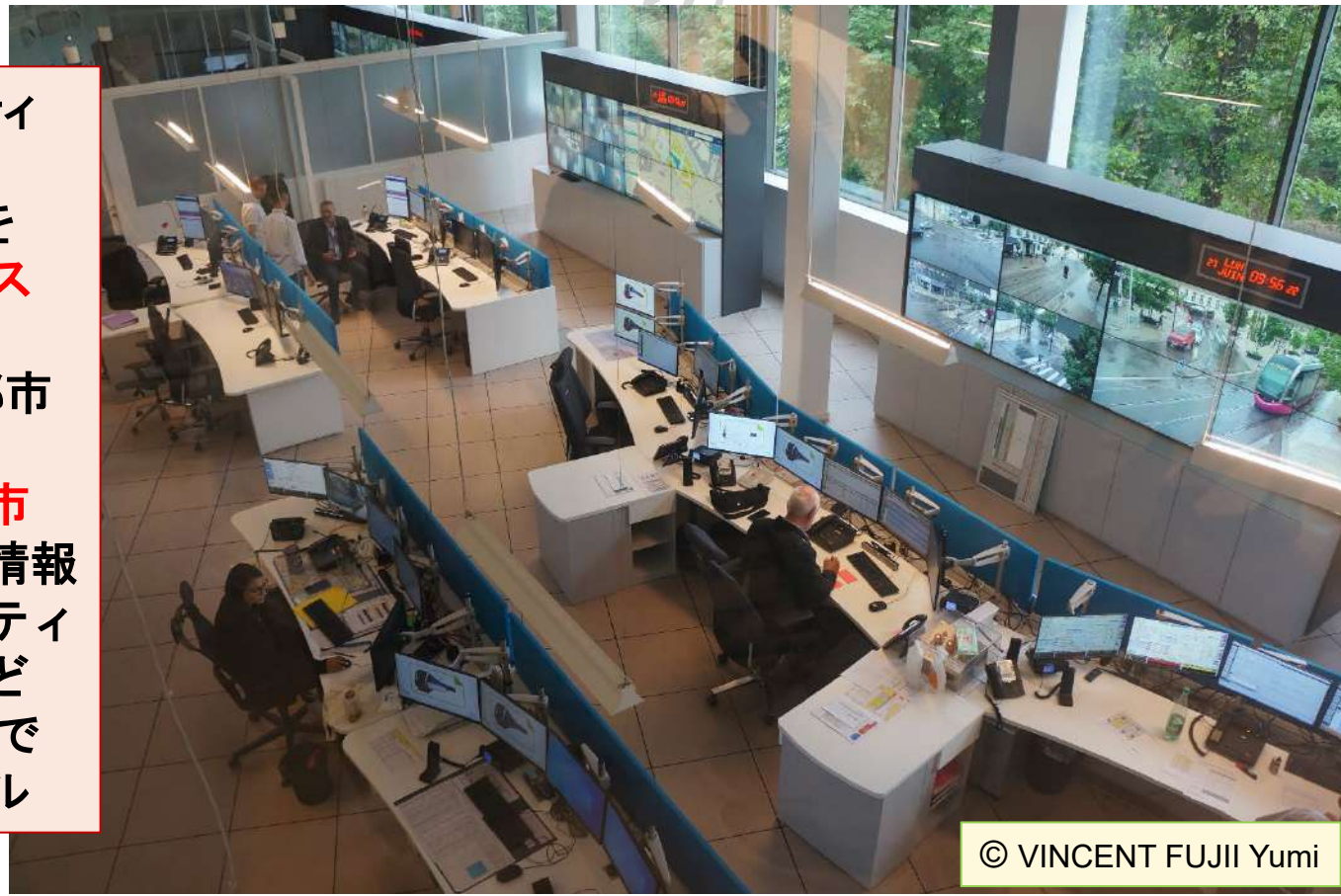
### 地方自治体が主導するスマートシティ

ディジョン市（人口16万人・広域自治体行政連合人口約26万人）の  
都市インフラ総合制御センター

#### フランスのスマートシティ

情報通信技術（ICT）を  
利用して、**都市サービス**  
**の質を向上させ、**  
そのコストを削減する都市

**2019年からディジョン市**  
公共照明、移動・乗客情報  
建物の安全・セキュリティ  
信号交差点の操作など  
10の都市機能を1カ所で  
まとめてコントロール



スマートシティ実装都市



15分都市構想都市



地方政治家の都市及び交通整備計画への関与度が高い



交通インフラ整備は完全に都市計画に組み込まれている



公共交通が整備された地方都市は空き店舗率も低い





## 2. ポストコロナ時代の新しいまちづくりとモビリティ

フランスは、環境保全や福祉の観点からも総合的にモビリティ対策を構築

時速制限30Km/hのパリ市内で進む自転車推進政策  
都市空間の再編成はモビリティを抜きにして達成できない



ユニヴァーサルバリアフリーの  
移動や歩行が快適な空間

## 2. ポストコロナ時代の新しいまちづくりとモビリティ

### 交通政策も文化政策も市民の健康につながる

駐車場のコンクリートをはがして植栽、というメッセージを兼ねたインスタレーションアート



© VINCENT FUJII Yumi

歩ける都心に人が集まる・**デザイン**のあるまちに惹かれる  
**文化施設**やイベントに、**公共交通**で簡単に行ける  
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する。

## 2. ポストコロナ時代の新しいまちづくりとモビリティ

### フランスで、道路空間再配分が進む背景

#### 制度

- 自治体と地方政治家が主体となる都市政策
  - 自治体への権限譲渡と6割自主財源
  - 道路行政と交通行政・都市空間は自治体が管轄できる
  - 議会と行政の協働体制・行政の充実した人材
- 拘束力のあるマスタープラン・計画なくして開発無し
  - 広域で策定する、モビリティ政策と整合性のある都市計画
  - 整合性のある開発を可能にするマスターアーバニスト
- 国の方向性・環境保全を重視したモビリティ基本法の制定

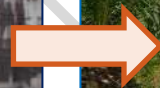
#### 合意形成

- 高い環境保全への市民の意識
- 最優先される歩行者と道路交通の安全
- 法律で守られた、都市計画策定への市民参加のプロセス
- 社会の連帯意識（都市政策への公金投与への同意）

ご清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)

1965年アンジェ市中心広場



車が少ない都心の景観は、言葉だけでは分からない  
『持続可能な発展都市』を具現化して、市民に見せた