

令和元年度 熊本市議会海外訪問・視察
(フランス共和国)

報 告 書

令和元年10月30日(水)～11月6日(水)

令和元年度 熊本市議会 海外訪問・視察報告書

1 目的

本市の交流都市であるエクサンプロヴァンス市長から、本年6月、同市のまちづくり等に関する視察及び両市のまちづくり施策に関する意見交換、交流会等への出席のため訪問団派遣の招聘状が届いたことを受け、両市の友好関係の構築と更なる交流につなげるため同市を訪問することとなった。

また、本市が掲げる「歩いて暮らせるまちづくり」の参考とするため、トラム（路面電車）やバスなどの公共交通の利用を促進し、歩行者専用空間や自転車走行空間の確保など自動車を必要としない歩行者中心のまちづくりや、建物と公共交通、公共空間が調和した景観形成に先進的に取り組んでいるストラスブール、オルレアン等の視察を実施し、今後の本市のまちづくり施策に関する議論や施策提案の参考とするものである。

2 本市の現状及び課題

わが国では、自動車保有台数の増加や女性の免許保有率の上昇など、モータリゼーションが進展しており、本市においても、交通手段における自動車分担率は昭和48年からほぼ倍増するなど、都市圏交通の約2/3が自動車を利用している状況である。

また、自動車による交通需要の拡大により、中心市街地においては、交通渋滞が恒常化しており、市内の主要渋滞箇所が180箇所と、三大都市圏を除く政令指定都市において、ワースト1となっている一方、バス・市電といった公共交通については減少傾向にあり、その分担率は昭和48年から約7割減少している。

今後は、超高齢社会の進展により、自動車による移動が困難となる市民の増加が予想され、いわゆる2025年問題を目前にした中、持続可能なまちづくりを進めるためには、公共交通の充実が必要不可欠であり、喫緊の課題となっている。

さらに、本市の中心市街地にあつては、被災・老朽建築物の解体により、都市のスポンジ化が進行しており、今後の人口減少の進展に鑑みると、景観を含めた上質な空間や更なる賑わいの創出、回遊性の向上など、魅力と活力のあるまちづくりを行う必要があり、交通や景観など、大胆なまちづくり施策の展開が必要とされる。

3 訪問場所

フランス共和国

4 期間

令和元年10月30日（水）～令和元年11月6日（水）

5 参加者

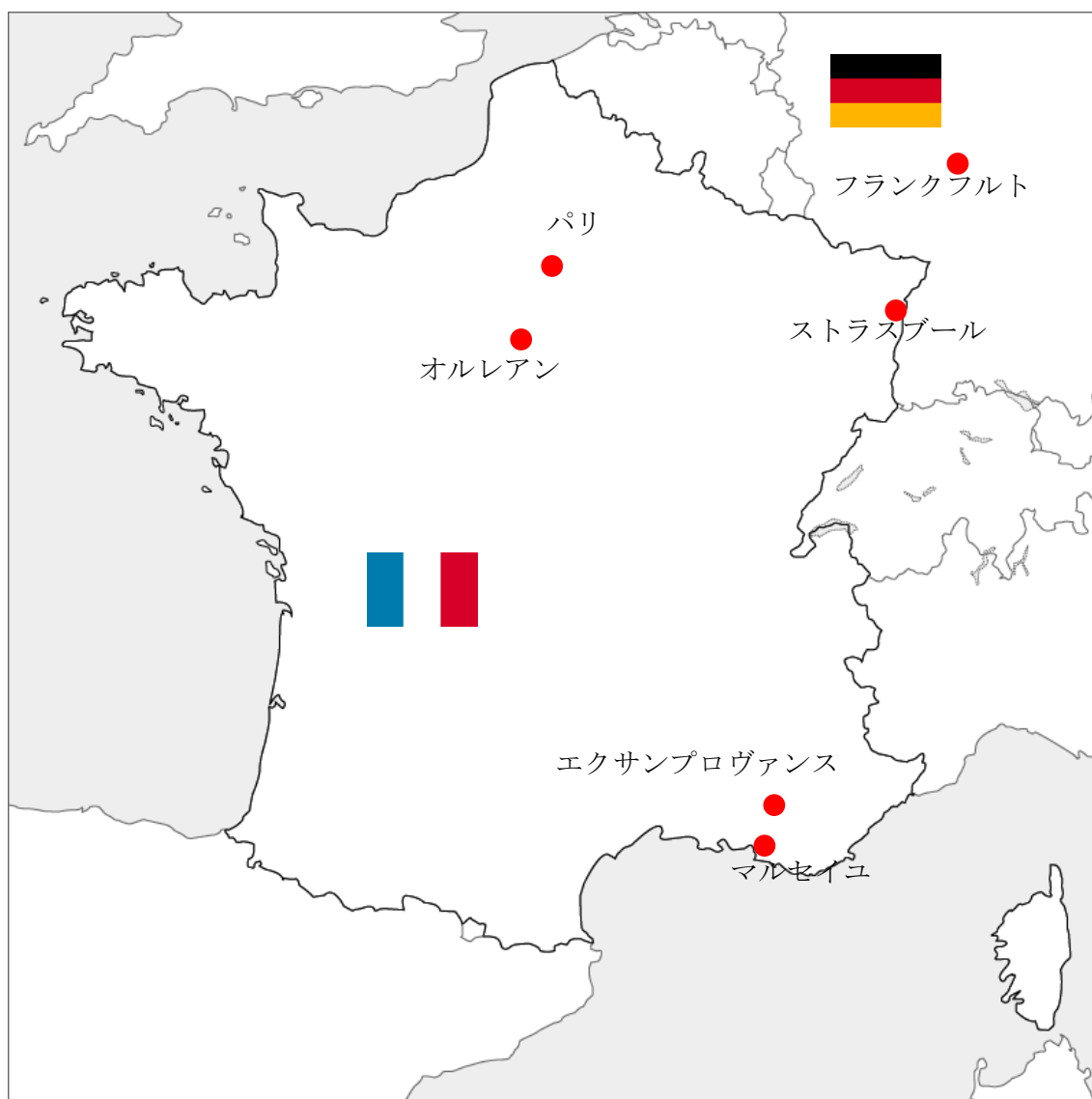
議員

熊本市議会議長	倉 重 徹
熊本市議会議員	福 永 洋 一
同	寺 本 義 勝
同	井 本 正 広
同	小佐井 賀瑞宜
同	光 永 邦 保

随行

議会事務局長	大 島 直 也
議事課審議員	池 福 史 弘

6 訪問地の位置



7 日程

月日	都市	現地時間	行程等
10/30 (水)	熊本 東京 独・フランクフルト 仏・ストラスブール	8:30 11:15 16:25 17:30 17:45 21:00	熊本空港 発 (全日空 642 便) 羽田空港 発 (全日空 223 便) フランクフルト空港 着 ※時差-8 時間 フランクフルト空港 発 (専用車にて移動) フランクフルト中央駅周辺視察 (レンタサイクル、カーシェアリング等) ストラスブール市 着 (ストラスブール泊)
10/31 (木)	仏・ストラスブール	10:00 11:00 13:30 18:00	まちづくり視察 (旧市街、歴史景観地区) ストラスブール市表敬訪問 (旧市街市庁舎) ストラスブール市まちづくりプレゼンテーション (新市街市庁舎) 及びまちづくり視察 (旧市街: トラム乗車、オム・ド・フェール駅、自転車駐輪場、クレベール広場、歩行者専用空間等) ストラスブール日本国総領事館歓迎レセプション (旧市街市庁舎) (ストラスブール泊)
11/1 (金) 仏祝日	仏・ストラスブール 仏・オルレアン	10:00 14:46 17:00 20:00	まちづくり視察 (バス G 線停留場: パークアンドバスライド、BRT 専用道路、自転車走行道路、自転車駐輪場、BRT 乗車、ストラスブール中央駅・ドイツケール停留場: 鉄道駅結節点、トラム乗車、駅前広場等) ストラスブール中央駅 発 (TGV 2430) パリ東駅 発 (専用車にて移動) オルレアン市 着 (オルレアン泊)
11/2 (土)	仏・オルレアン	10:00	まちづくり視察 (トラム AB 線停留場: トラムバス乗換結節点、パークアンドライド、トラム乗車、大聖堂前広

		15 : 00	場周辺：歴史景観、トランジットモール、歩行者専用空間、架線レストラム) (オルレアン泊)
11/3 (日)	仏・オルレアン 仏・マルセイユ 仏・エクサン・プロヴァ ンス	7 : 30 10 : 37 14 : 01 14 : 30 18 : 00	(専用車にて移動) パリリヨン駅 発 (TGV6109) マルセイユ駅 着 マルセイユ市内視察 (市街地再開発地域、歩行者専用空間の整備、 街並み景観) (専用車にて移動) エクサン・プロヴァンス市 着 (エクサン・プロヴァンス泊)
11/4 (月)	仏・エクサン・プロヴァ ンス	9 : 30 10 : 30 14 : 30 18 : 00	まちづくり視察 (文化拠点エリア、再開発地区) SEMPAによる事業説明 (同社事務所) 及 びまちづくり視察 (再開発地区、ジェネラル・ ド・ゴール広場、ミラボー通り) エクサン・プロヴァンス市まちづくりプレゼン テーション及び意見交換会 (市庁舎) エクサン・プロヴァンス市表敬訪問、歓迎レセプ ション (市庁舎) (エクサン・プロヴァンス泊)
11/5 (火)	仏・エクサン・プロヴァ ンス	11 : 00 14 : 00 15 : 35 17 : 05 19 : 30	まちづくり視察 ミラボー通り周辺：賑わい創出、マルシェ (専用車にて移動) マルセイユ空港 着 マルセイユ空港 発 (エアーフランス 7667 便) パリ空港 着 パリ空港 発 (全日空 216 便) (機中泊)
11/6 (水)	東京-熊本	15 : 25 19 : 40	羽田空港 着 熊本空港 着 (全日空 647 便)

8 事前勉強会及び帰国後勉強会、議会内報告会の開催

〈事前勉強会〉

まちづくりに関する海外の先進地視察にあたり、視察に関連する本市の現状と課題、視察先の概要等について、執行部、市議会、経済界から参加のもと、事前勉強会を開催。

●第1回事前勉強会

- ・日時：令和元年8月26日（月）15時30分～16時30分
- ・場所：議会棟2階 予算決算委員会室
- ・内容：(1) 視察の目的・本市の現状と課題について
(2) 視察の行程及び参加者について
(3) 海外の先進都市事例について

●第2回事前勉強会

- ・日時：令和元年10月11日（金）13時15分～14時30分
- ・場所：議会棟2階 予算決算委員会室
- ・内容：(1) 表敬訪問について
(2) 訪問都市の概要及び特徴について
(3) 詳細な視察行程等について

〈帰国後勉強会〉

海外の先進地視察から帰国後、視察の成果を今後の本市のまちづくりの具体的な施策につなげるため、執行部、市議会、経済界から参加のもと、視察の振り返りと参加者間の意見交換会を開催。

- ・日時：令和元年11月28日（木）14時10分～15時
- ・場所：議会棟2階 議運・理事会室
- ・内容：(1) 視察の振り返りについて
(2) 視察を受けての意見交換について



〈議会内報告会〉

まちづくりに関する海外の先進地視察について、議会内での情報共有を図るため、議員への報告会を開催。

- ・日時：令和元年12月6日（金）16時～17時
- ・場所：議会棟2階 予算決算委員会室
- ・内容：視察報告及び質疑応答
※報告会発表資料は別冊



9 訪問都市・視察の概要

ストラスブール市

(1) ストラスブール市の概要

ストラスブール市は、フランス北東部グラン・テスト地域圏の首府で、人口 27 万人（フランスで 7 番目）、都市圏人口 45 万人を擁している。語源はドイツ語で「街道の町」を意味するシュトラスブルクであり、ドイツ・スイスと接する国境地帯に位置する交通の要衝である。また、古くからヨーロッパの要路であり、国際河川であるライン川に接しており、フランス最大の河川港を有している。

かつてはドイツとフランスが領有権を争ってきた土地であり、第二次世界大戦においても戦火に巻き込まれドイツが自国領とするが、1944 年に連合国が奪還し以降フランスに属することとなった。

観光地としての評価も高く、1988 年イル川の中州にある旧市街が「ストラスブールのグラン・イル」として世界遺産に登録されている。中でも、ストラスブール大聖堂は、ゴシック様式の聖堂で独特の尖塔やからくり仕掛けの天文時計が特徴的であり、多くの観光客でにぎわっており、歩いて楽しいまちとされている。

一方で、欧州評議会、欧州人権裁判所、欧州議会の本会議場等、欧州統合に関わる国際機関が数多く設置されており、ブリュッセルと共に EU の象徴的な都市の一つとなっている。

(2) ストラスブール市の交通政策の特色

- ・中心市街地から自動車を減らし、徒歩、自転車、公共交通を中心としたまちづくりを目指し様々な交通政策を実施しており、まちづくりはフランス国内だけでなく、世界的なモデルとされている。
- ・トラム導入を契機に、市街地中心部を自動車中心から歩行者中心の都市構造へと再編した。
- ・トラムやバスなどの公共交通の整備を進めるとともに、歩行者専用空間や自転車専用道路等を整備するため、必要な公共空間の確保を念頭に自動車利用の制御策を実施している。
- ・中心部における歩行者中心のまちづくりを実現するため、自動車交通との棲み分け、乗り継ぎ方策等の取り組みが有機的に連携し展開されている。

（３）交通政策の概要

〈公共交通の位置づけ〉

・フランスの交通政策は、1982 年に成立した交通基本法によって定められている。この法律によって、フランスでは誰もが自由に移動できる権利として「交通権」を定めている。

・フランスには、公共交通の財源として 1971 年にパリにおいて導入された「交通負担金制度（Versement Transport）」があり、従業員数 11 名以上の企業から、給料の一定割合を税金として徴収し、公共交通の財源に充てている。

・この制度は 1973 年に地方にも導入され、自治体が公共交通の施設整備や交通運営を行い従業員がその公共サービスを利用する場合、雇用者である企業から都市公共交通の財源を一部負担してもらうというものである。税率は上限内において、各都市圏が独自に設定する。

（パリでは中心部で 2.5%、周辺部で 1.5%、ストラスブールでは 2.0%課税）

〈公共交通の運行体制〉

・フランスでは自治体単位での公共交通政策を計画するのではなく、広域行政組織である都市圏単位で策定されている。

・これは、都市圏交通事業体と呼ばれる広域の行政体により定められるとともに、その運行についても一括して実施され、個別事業者による運行は実施されていない。

・トラム（路面電車）、バス（コミュニティバスを含む）、レンタサイクル等についても、各システムの役割分担も含め、一括運行されている。

〔事業主体〕

・ストラスブール都市圏共同体（CUS）

近隣の 33 の基礎自治体（コミューン）と広域行政組織として構成している。トラム敷設など都市圏域内の交通政策を決定する権限と交通負担金を徴収する権限等を持つ。

・ストラスブール交通公社（CTS）

各自治体からの出資による第 3 セクター企業。CTS は、CUS よりインフラ建設の工事を請け負う開発主体で、トラムやバスの管理と運行運営等を行っている。

〈トラムを中心としたまちづくり（導入経緯等）〉

・ストラスブール市では、1960 年に路面電車が廃止され、路面電車の路線はバス路線となり、都市交通はバスに置き換わるとともに自動車利用が増えていった。

・かつては、現在の日本の都市と同様、自動車に公共スペースを奪われ、大気汚染と都心の渋滞が問題となっていた。

・1970 年代以降、道路と駐車場を広く整備するほど車を利用する市民が増え、増加した交通量に応えるために、さらに道路を建設するという悪循環を招くこととなった。

- ・そのような中、自動車が占めるスペースを公共交通をはじめ自転車や歩行者に与えるなど、街なかの公共空間の再分配の必要性が検討されてきた。

- ・1980 年代後半、新しい交通手段について模索し、地下鉄とトラムについて、輸送能力、コスト、都市整備など様々な面から検討がなされてきたが、建設コストの面からトラム導入への選択につながった。

- ・1989 年に市長に就任したカトリーヌ・トロットマン市長は、障がい者や高齢者などの社会的弱者にとって公共交通手段の選択肢が少ない実情を踏まえ、公共交通の充実を伴った都市整備の観点と環境保全を念頭に、都市整備の全体的な見直しにつながるプロジェクトの一つとしてトラム導入を訴え市長に就任。以降、様々な公共交通の利用促進策に取り組んだ。

- ・1994 年に総合的な都市交通計画の中心ツールとして、バリアフリーを実現した低床車両を用いたトラムを導入し、最初の A 線（9.8 k m）を開通した。

- ・同時にパークアンドライドシステムを導入し、中心部へのアクセスが簡単になるよう公共交通利用を充実させるとともに、歩行者天国の設定や駐車場政策、自転車政策など、公共空間を拡大することで都心活性化を図る総合的なまちづくり政策を進めてきた。

- ・トラム導入以降、トラムを中心とした都市交通政策を、市長が交代しても変わらない都市政策の基軸に据えることで、ストラスブール市は中心市街地の活性化に成功した都市とされ、現在まで公共交通におけるまちづくりの世界的なモデル都市となっている。

（４）ストラスブール市における活動の概要

〈まちづくり視察（歴史景観エリア）〉 10月31日 午前

- ・大聖堂を中心とする歴史景観エリアを歩きながら視察し、ストラスブール市表敬訪問に向かう。
- ・旧市街は自動車の乗り入れが制限され、公共空間が広がり歩きやすさが感じられる。



〔大聖堂につながるメルシエール通り〕



〔ブログリ広場を走行するトラム〕



〔大聖堂前の広場〕



〔ストラスブール市庁舎〕



〈ストラスブール市表敬訪問〉 10月31日 11:00

・2018年10月に熊本市で開催した第6回日仏自治体交流会議に参加し、本市と同じ公共交通分科会において議論を深めるとともに、議会からも多くの議員が会議やレセプションに参加したことから、両市間に緊密な信頼関係が構築され今回の表敬訪問につながった。市役所を訪問し、エルムリニ副市長からの歓迎挨拶があり、大西市長、倉重議長からの表敬挨拶と訪問団の紹介が行われ、更なる両市交流について懇談を行った。

■場所：ストラスブール市庁舎

■対応者：ナウエル・ラフィック・エルムリニ副市長 他



〈まちづくり視察（旧市街～新市街エリア）〉 10月31日 午後



- ・旧市街を歩いて視察し、イル川を越え新市街にあるストラスブール市庁舎へ向かう。
- ・歩行者専用空間と自転車専用道路が同一平面で整備され、公共スペースが快適に配分されている。



〔旧市街のジオラマで街の概要説明〕



〔イル川を挟み左手が旧市街、右手が新市街〕



〔イル川を渡り旧市街方面〕



〔新市街にあるストラスブール市役所庁舎〕

- ・新市街（ノイシュタット）は広い直線道路を中心とした街並みで、ストラスブール大学や、欧州議会、欧州人権裁判所などが置かれている。

〈ストラスブール市からのモビリティ政策等についてのプレゼンテーション〉

10月31日 13:30

■場所：市役所会議室

■説明者：ロナン・ゴリアス氏（モビリティ・公共と自然空間部移動課課長）

ハナワ・ピエール氏（モビリティ・公共と自然空間部移動課マーケティング担当）



〈プレゼンテーションの内容〉

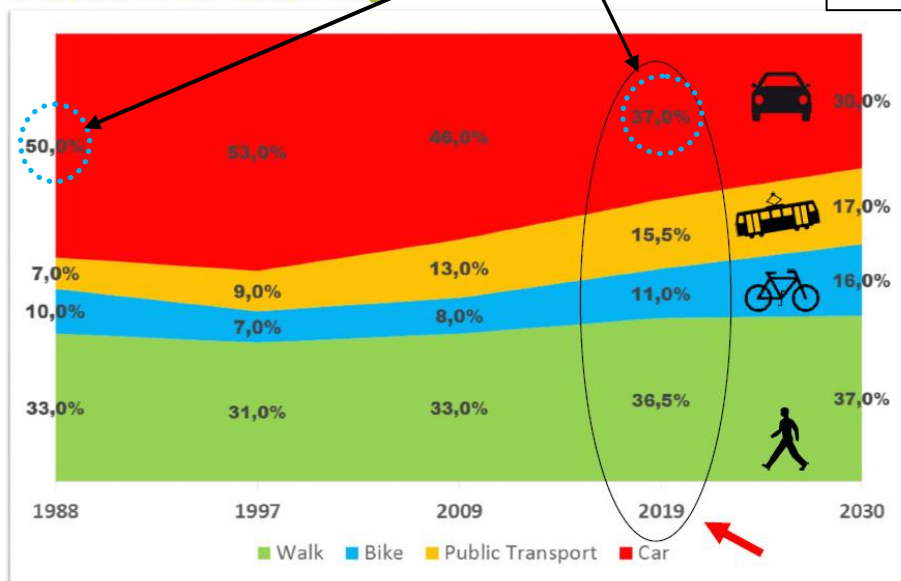
- ・皆様ストラスブール市へようこそ。私は交通政策のチーフです。私たちは車や自転車、トラムなどいろいろな交通政策を行っています。私の隣にいるピエールさんはストラスブールの移動に関する様々な施策のチーフでありまして私たちは人々がどのように移動できるか、準備できるかを模索しながら行っています。私は日本が大好きで2回も行っており、このように日本の代表団の皆様をお迎えすることはとても光栄です。
- ・ストラスブールは国境のドイツと非常に近く、ドイツと縁が深いところであり、16、17 kmがストラスブール広域自治体の範囲である。ストラスブールの広域自治体は33の地方自治団体であり、都市圏人口は約50万人となっている。ストラスブールは旧市街がユネスコ世界遺産に登録されており、最近ドイツ時代の部分も世界遺産になったが、そういった遺産のある地域の交通というのも重要な課題となっている。
- ・街の規模は小さいながらも、欧州議会、欧州評議会、欧州人権裁判所などの国際機関を備えた都市であり、非常に国際色豊かな都市である。
- ・本市が近年目指していることは車のない街、車を減らすということ。年ごとの交通手段の%の表（図1）があるが、丸で囲まれたのが2019年で1988年から現在までにこのような変化があった。現在、車での移動が37%、トラムが15.5%、自転車が11%、徒歩が36.5%となっている。表に示されているように2030年にこのような割合を目指して努力している。基本的に車の割合を減らし、自転車やトラム、徒歩などを増やしていくのが私たちの政策である。

移動手段利用率

The modal shares of Strasbourg

30年で車が50%から37%に減少

図 1

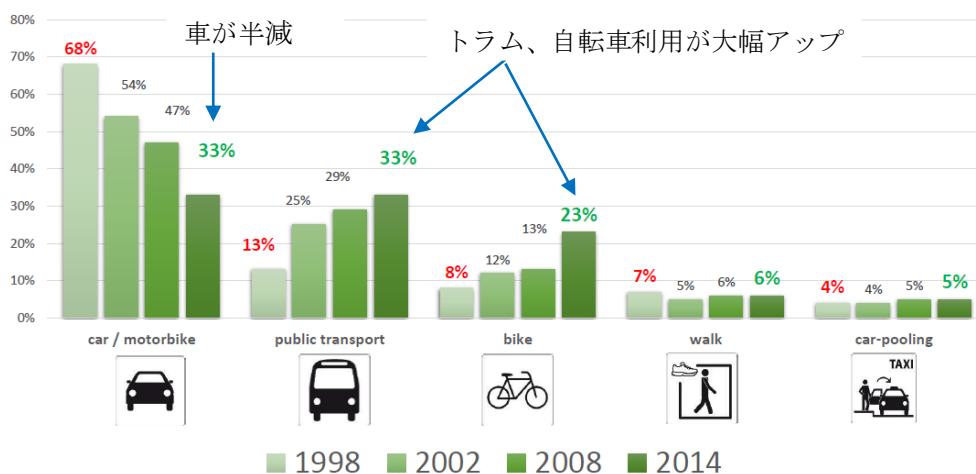


・次の表（図 2）を見ると車の数が 20 年前の半分近くに減っていることが分かる。この 20 年来、車で街中に働きに来る人が 68%いたのが、今は 33%になっている、トラムで街に来る人が 13%から 33%に大きく変化している。この数字を見て一番重要なことは、市民がストラスブール市の政策を受け入れ、政策に合わせているということである。

市職員の通勤時移動手段

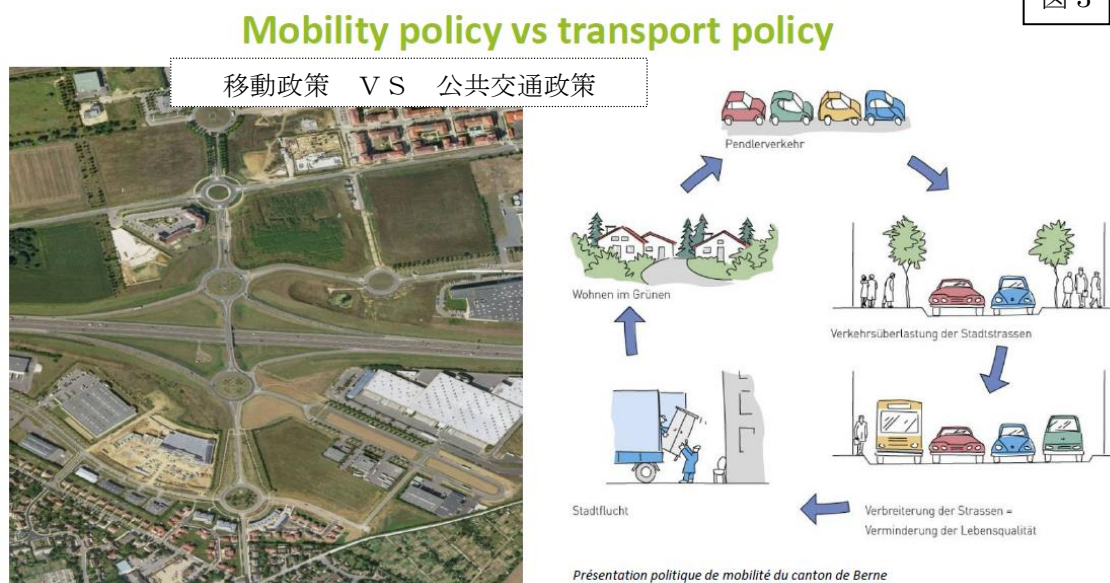
How do the city employees come to work ?

図 2



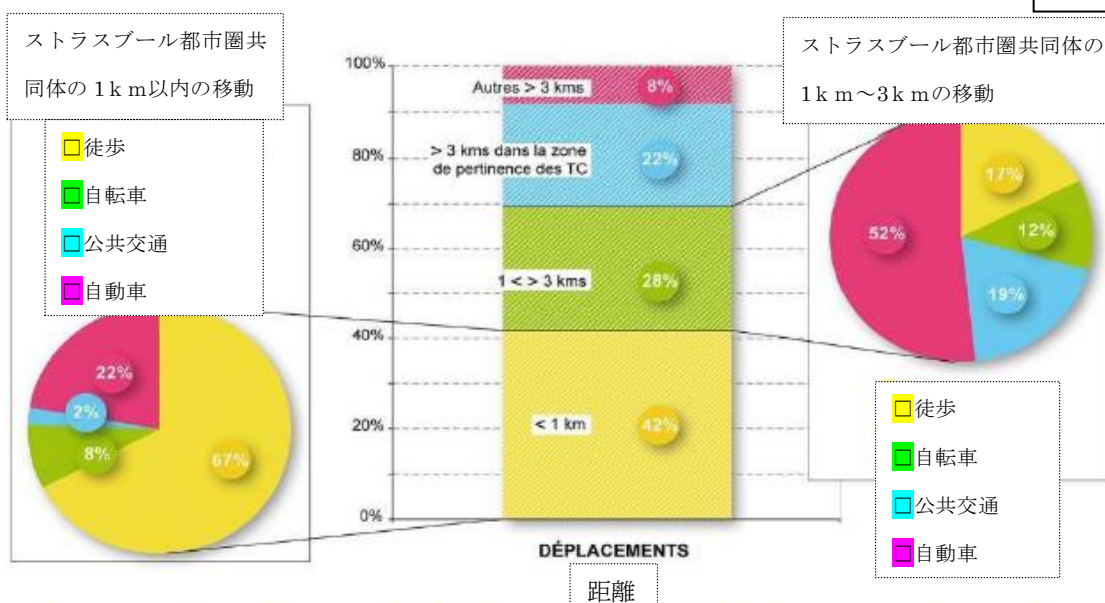
・トランスポートとは車に関する政策だが、モビリティとはそれ以外のものをどうやって見つけるかということ。次の画面（図 3）はスイスのベルン州で起こったことだが、人々は自ら静かな生活を求めて郊外に移住したが、郊外に移住することによって車が必要となり、これによりさらに車を街に駐車する場所が必要となった。

図 3



・私たちは単純に車を無くすということではなく、中心部 3 キロ以内の交通について、車以外の交通手段をいかにつくるかということを模索している。一番右側の円は、2009 年に 3 キロ以内の人々が街に来るためにどのような交通手段を使っていたかを表している。52%の半数以上の人々が車を使っていたということ。（図 4）

図 4

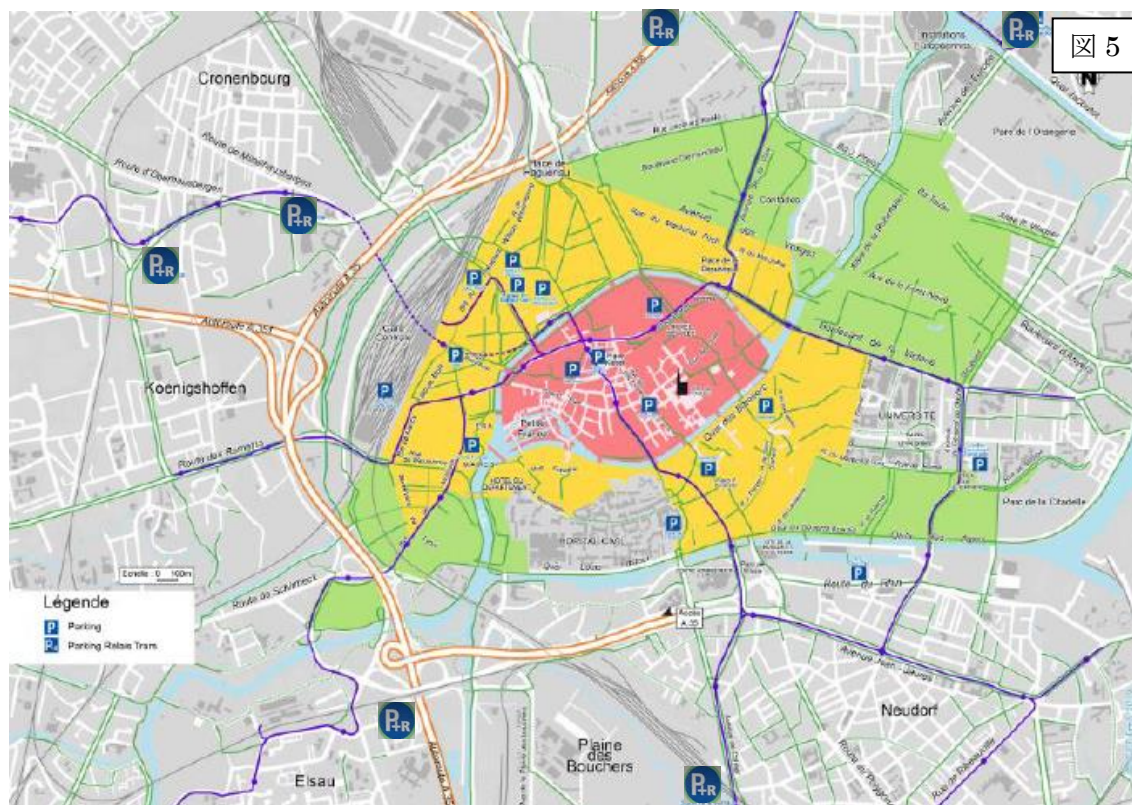


One motto : for each distance the right transport mode

モットー：距離に応じた適正な交通機関の利用

・私たちは80年代、90年代のはじめに新しい政策を打ち出した。当時、街の中でとても模索されていたのは、新しい交通手段をどうするかということで大きな議論を巻き起こしていた。最初に考えられていたのは地下鉄である。地下鉄の利便性は地上部分の景観を変える必要がないという点であった。第2の案がトラムであり、トラムは私たちが住んでいる地上部分の大きな変化が必要であった。地下鉄とトラムのそれぞれのメリット・デメリットを考えたときに、トラムの利点は建設費が安かったこと。トラム政策をストラスブール市の中心的な政策として背骨の部分であり、フランスで3番目に大きなものである。市民の40%がトラムの定期券を持っている。

・次の図は中心にストラスブールの大聖堂があり、水色の部分が川で内側が旧市街になっており、北側や南側から旧市街にアクセスできるようにループ状にルートがつくられている。街の外側にはパークアンドライドの駐車場をいくつも整備しており、そこで車を停めてトラムやバスを利用して中心部へ入れるようになっている。街の周りに駐車場をつくり公共交通で中心部へ入れるわけだが、同時に図のピンクと黄色と緑の部分が市内の路上駐車料金の区分を表しており、ピンクの中心街が最も高く、黄色、緑と安くなるが、つまり出来るだけ市内に車を持ってこないような料金設定をしている。(図5) [市内の駐車場]



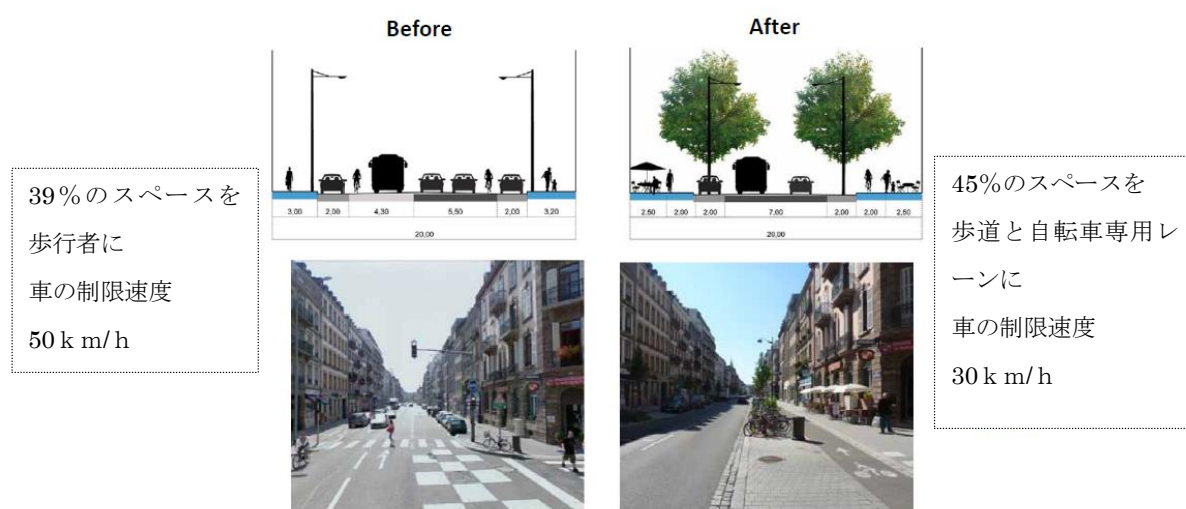
- ・  トラムやバス沿線のパークアンドライド駐車場
- ・ ピンクの部分が、イル川に囲まれた旧市街エリア

・次に、ストラスブールがフランスで最も進んでいる政策はシェアカーのシステムである。このシステムは短時間から使いたい人のためにコンセプトで、車を持たない特に市内の人々がちょっと車で郊外へ買い物をしたい場合など 30 分、1 時間の短時間でも乗れるようなシステムである。この写真（図 6）は過去と現在だが、もちろん現在も車は走っているが車のレーンが減っていて、その分自転車や徒歩のスペースを増やしている。

必要時に備え、適正な移動手段のためのスペースを確保する

Make room for the right mode when needed

図 6



・私から逆に聞きたいが、フランスは路上駐車が多いが、日本であまりないのはどうしてか？

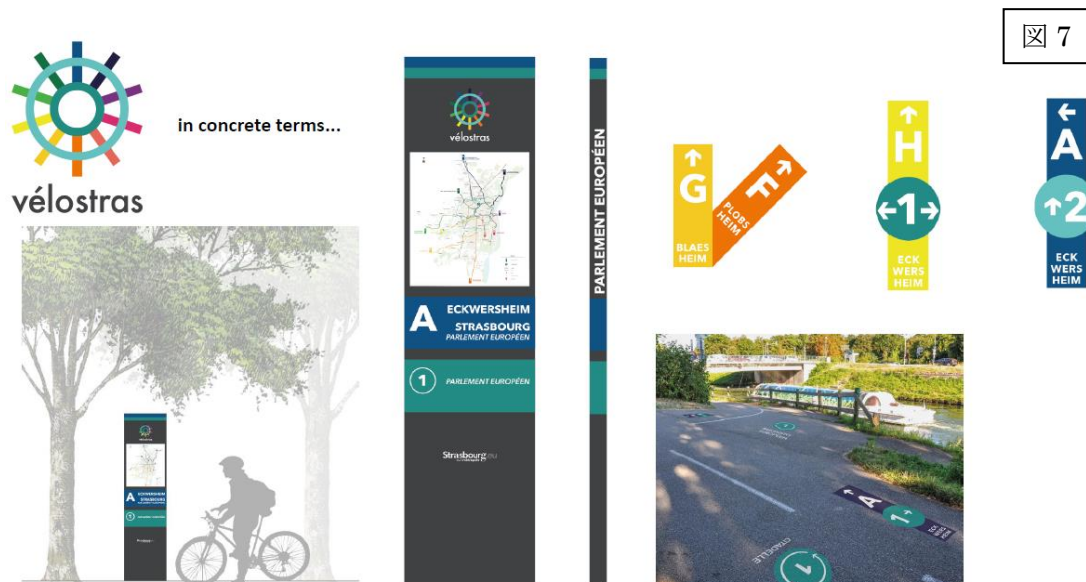
⇒東京は道幅が比較的広いが、駐車場が少なく料金が安い。熊本のような地方都市は駐車場も多くあり、警察が厳しく規制するのでできない。

・もう一つの重要な政策が自転車政策である。より多くの人が街に住めるように環境をよくしたいと思っている。自転車は一人で移動が可能であり、この政策はドイツや北欧からやってきた考え方である。私たちは 1978 年以来、自転車政策を着々と進めてきており、約 750 km、700 万ユーロの投資をしている。

・自転車政策は 70 年代から進めている。私たちが実現した自転車のための道路は、橋を自転車が通れるようになっていたり、フランスとドイツの国境のライン川上に自転車道路があったり、川の脇に自転車道路があったりする。

・近年特に多くの予算をかけ自転車道路を敷設しており、行きにくいところへも行けるようになった。velostras（ベロストラス）というのが自転車政策の基幹であり、いわゆる自転車の高速道路である。様々な方面へ自転車で行けるルートを開発しており、現在は整備途中の 70%であり、2020 年の完成を目指している。整備しながら特に気を付けているのはサインで、自転車のサインをどのようにするか、示すかということであ

る。立っているものもあれば地面にもある。トラムのやり方と似ているが、色を変えて A、B、C、D というふうに一つのつながりをもって色分けをしている。(図 7)



・次の図(図 8)の上の写真は川沿いに自転車道路しかないが、下の写真は 140 万ユーロを投じて歩行空間と自転車空間の両方をつくるようにしたいと考えている。私たちは自転車道路をもっと遠くまで整備したいと考えている。最近フランスで電動自転車が増えており、電動自転車を使って街から遠い人たちが街に来やすいようにしたいと思っている。



- ・このほかレンタサイクルの政策を重要視している。レンタサイクルは長期貸しもししており年間 5,000 台ほどある。中でも私たちの新しいサービスが電動自転車の貸し出しサービスである。それから買い物するときに前に大きな物をおけるスペースのあるカーゴ自転車。日本ではママチャリのようなもの。
- ・私たちは自転車に関するアソシエーションの援助も行っており CADR67 というもので、盗難防止システムを入れることや自分で自転車を修理できるような方法を教えるシステムなどのサービスも行っている。アソシエーションには大人の女性に自転車の乗り方を教えるものもあり、誰もが自転車に乗れるようになってもらいたい。
- ・次に自転車の駐輪場政策である。ストラスブールは自転車の盗難がとても多い都市で、有料無料の多くの駐輪場システムを整備している。企業とも提携して多くの自転車で通勤できるように推奨している。
- ・自転車に関する多くのイベントも開催しており、今年はストラスブールクリスマス祭の時期に自転車のイベントを開催したいと思っている。自転車政策に関するアプリケーションも多くつくっている。車による通勤を出来るだけ少なくしたいということである。多くの企業がこのシステムに参加している。



・これらの政策によって公共スペースをつくるということが重要である。これまで車道を減らしてきたことで、以前は路上駐車場だったスペースが、現在は自転車、歩行者のスペースになった。現在はかつての車道の真ん中にトラムが走っている。市の東にあるエスプラナード地区では、フランスでは非常に多いローターリー方式の交差点から現在はトラムなどが走る地域へと変わった。(図 9)



・大聖堂の前もかつては車が入れる駐車場だったが、現在は完全に歩行者天国となっている。(図 10) 市内で一番広いクレベール広場は、トラムが導入される前は一日 4 万台の車が通っていた。(図 11)



・現在、ストラスブール駅から始まって旧市街を通り、市の南の方に行く長い歩行者道路を整備している。写真は最近数年間に実現させてきた政策だが、旧市街の南側を歩行者空間化した。これらは住民との協議など多くを経て実現したものである。

・ドイツとフランスの間で、昔港だった部分に居住空間を整備し、トラムも現在通している。第二次世界大戦のドイツだった時代は通っていたがその後廃止され、現在再び通っているものである。(図 12)

Le projet des Deux Rives (Two Banks)

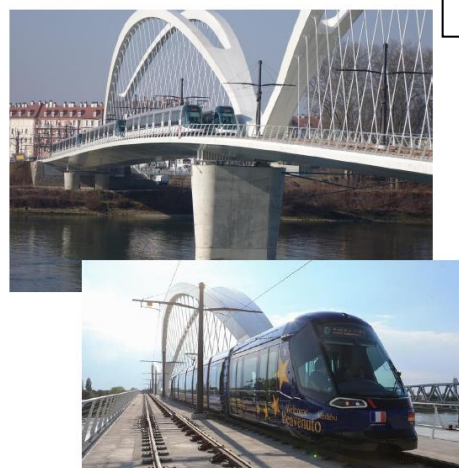
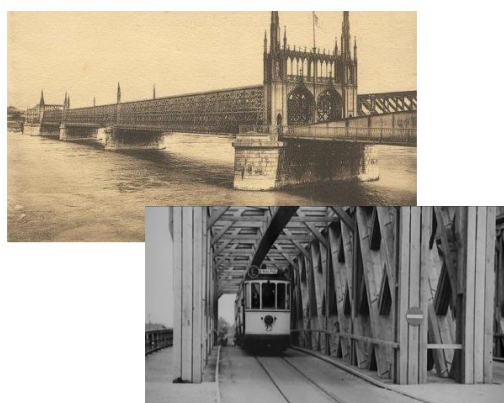


図 12

[質疑]

Q：行政の長や担当責任者が代わっても、一貫した交通政策を30年、40年の長期間にわたり継続性を持ってやられている。政策を継続するための担保はどのようなことか。

A：ストラスブールだけが成功したわけではなく、他のヨーロッパの街とのやりとりの中でこういった結果が得られている。最も解決しなければならないことは車の数を減らさなければならないということだった。90年代終わりからそういった効果が出始めた。ここまで続いてきた政策なので、議会の構成や市長が代わっても、市民がこれまで継続してきた政策を支持していることから、この方針で行くということである。

トラムを敷設することにより、毎回、商店の人とのやりとりや、トラムを敷設することによる路上の駐車場の減少、そういったことを毎回毎回市民と協議を重ねている。一方で、トラムの敷設によって商店が活性化した面もあり、ストラスブールはそう言われている。トラムを建設中に売り上げが減少する場所にある商店に対して市が補助金を支給することもある。人々、特に子供などが気軽に街に出れるように政策を進めている。このようにやってきているのでこれまでの方向性を変えるということはない。

Q：旧市街が世界遺産で石畳の気品も感じられ、元気で活力を感じた一方、社会的弱者の存在が見えないなと感じた。トラムは人に優しい運用がなされているが、社会的弱者をカバーするための公共交通のあり方についてのコンセプトが存在するのか。

A：そういったことを考えてもちろんやっている。そもそも一番初めにできたトラムは、郊外に住むお金があまりなかったり、社会的弱者の人々が簡単に街中に来れたり移動できたりというのが、このトラム敷設のコンセプトの一つである。また、トラムの料金はその人の収入に応じて体系づけられており、貧困家庭の場合、1カ月のトラムの料金は一人2ユーロとなっている。

Q：車いすや杖の利用など身体的な弱者の方をあまり見受けなかったように思う。石畳などハード面からは身体的な弱者には厳しい面もあると思うが。

A：旧市街は世界遺産に指定されているので、これに伴いこういう石や素材を使わなければいけないなどの規制がある。全てのトラムやバスは車いすやベビーカーの人が乗車できるようになっている。視覚障害の方のものが横断歩道に必ず設置されている。

Q：フランスでは交通権として最大2%の税金を徴収されていると思うが、自治体ごとに%を決めれるとも聞いている。そこで交通権の発想と市民の意識、ストラスブールは交通税を収入の何%徴収しているか。

市の財政の中で公共交通に使った額の昨年度の収支はどうなっているか。

A：フランスには公共交通のための税があります。各企業から従業員の数に応じて税金を徴収している。額は交通税として徴収できる国で決められた上限があるが、ストラス

ブールは2%となっている。

予算の内訳は主に3つに分かれている。3分の1が交通税（企業）。3分の1がチケットや定期券（乗客）。3分の1が住民税（市民）となっている。

Q：収支は赤字ではないのか。

A：はい。チケットや定期券による収入がより多くなるよう努力している。

Q：政策で最も重要視されている車を減らすということは、車の売り上げが落ちることだが、市にとって、車産業や燃料産業との関係性はどうか。

A：車メーカーはどちらかというと国に対して反論し圧力をかけることはあるが、自治体に対してはあまりない。車メーカーも現状にできるだけ対応したやり方をとっており、シェアカーの方向に向いている。

Q：自転車や歩行者用道路を新たに整備する際、市が所有する道路のみなのか、個人の土地の買収などもあったのか。

A：歩行者道路やトラム敷設時など個人と交渉し土地買収を行うこともある。

Q：フランスでは自転車の運転マナーは守られているか。

A：それほどマナーがよいとはいえないが、自転車ライト点灯の義務化や違反者への罰金などいろいろな対策をしている。

Q：公共交通を充実させても車の所有率はあまり低くなっていないと聞いたが。また、旅行では車の使用が多いのか。

A：車の所有台数は全体的に大きくはないが若干減っている傾向である。そのような中、若年層の運転免許の取得率が明らかに減少している。また、旅行や特別な機会についてもシェアカーの利用がどんどん増えている。

Q：公共交通の利用者が1日45万人とはトラムのみか。

A：トラムとバスの総数であり、そのうち60から70%がトラム利用者である。

Q：熊本市は公共交通の利用が1日15万人で市電は約3万人で、バスが8から9万人である。ストラスブール市のように利用者を増やすためには、バスとトラムの乗り継ぎや時刻の調整が重要だと思うが、どのように行っているのか。

A：ストラスブールではバスとトラムは同じ会社で運営している。最も重要なのは鉄道である。バスとトラムはストラスブール広域自治団体だが、鉄道は県レベルなので、それぞれ考えが異なり調整が難しい。今まではバスとトラムが同じ定期券だが、最近では

鉄道も含めた定期券をつくりはじめている。

Q：バスとトラムは同じ会社が運営しているとのことだが、公社のようなものか。

また、レンタサイクルやパークアンドライドも同じ会社がやっているのか。

A：市が 100%出資している C T S という公共的な団体である。パークアンドライドはバスとトラムを運営している C T S がやっており、レンタサイクルは C T S の子会社が行っている。フランスの他都市ではバスやトラムは民間事業者が運営している場合が多いが、ストラスブールでは公共的な団体が運営しているのが特徴である。

Q：熊本は 50 年間で車の利用が 30%増えた。ストラスブール市では 30 年間で約 30%車利用を減らすことに成功したとのことだが、一番効果的な要因は何か。

A：大胆にトラムを導入したことだけでなく、例えば中心部の車の駐車場を減らす、駐車料金を上げる、車が入りにくくするとか、車以外の人々が街に入りやすくするためのいろいろな細かい取り組みの積み重ねによりできたものである。

Q：交通政策を進めてきた 30 年間で市民から最も反対、抵抗が強かったことは何か。

A：初めにトラムを敷設するときに、商店街から大きな反対があった。

Q：中心部の路上の駐車場は、C T S が全て管理運営する駐車場か。

A：街中の路上駐車場はまちが直接管理運営している。

Q：トラム敷設にあたり、商店の売り上げ減少に伴う補助金を支給したとのことだったが、これは工事期間中のものか。

A：工事期間中とトラム運行後 1 年間ぐらいである。

Q：今後、自動運転の時代になってくるが、これに向けた取り組みはあるか。

A：自動運転に向けては残念ながら、ストラスブール市は現実化にはまだまだ遠いと考えている。それは人が歩ける道が多いからです。

(資料提供 )

〈まちづくり視察（公共交通・トランジットセンター）〉10月31日 午後

・市役所前からトラムD線で中心部のオム・ド・フェール駅へ向かう。ストラスブールでは軌道敷内を徒歩、自転車でも通行可能であり、市役所駅前、歩道と軌道敷間の高低差が傾斜化されており、段差をなくすことで車いすなども横断しやすくなっている。



〈トランジットモールによるにぎわい創出〉

・トランジットモールとは、都心部の商店街等において、歩行者の安全性の向上や買い物しやすい空間の確保、都心部の魅力向上などを目的に、自動車の通行を制限した歩行者専用空間に、路面電車やバスなどの公共交通を導入した空間とされている。

・オム・ド・フェール駅からクレベール広場を抜けた東側が商店街となっており、荷捌き車両等を除く一般の自動車の通行が禁止されており、人々は自動車を気にすることなく自由に歩き回ることができる。



・街のシンボリックなオム・ド・フェール駅一帯は、かつての車中心の公共スペースをトラム導入により再編することで、トランジットモールとしての機能が發揮され、都市の中核として公共交通と歩行者中心の空間形成を見事に創り出している。

・広場周辺はカフェや飲食店などが軒を並べ、終日多くの市民や観光客でにぎわいを見

せており、各トラム路線の乗り換え結節点として、大勢の乗客を乗せたトラムが短時間に次々と行き交っている。



・トラムは7車体と9車体接続があり、長さは約40m、定員は約300人となっており、都心部での輸送能力を備えている。(熊本市交通局が2014年に導入した「COCORO」は、2車体接続、長さ約18.5m、定員は86名とされている。)



〈クレベール広場〉

・中心部のクレベール広場周辺は、かつて1日あたり40,000台の自動車が行き交い、広場は平面駐車場として使われていた。現在、中心部への車の規制により、広場は歩行者専用空間として再生され、終日多くの人でにぎわい、イベントやマーケットなども開催されている。



〈ライジングボラード〉

・中心部への車の侵入を防ぐため、自動的に昇降するライジングボラードを自動車進入禁止ゾーンの各所に設置。住民や許可された事業者等の車両は通行可能となっている。

・センサー感知式や番号入力、カードでのタッチ式などの運用が見られる。

〈都心部における交通政策〉

- ・都心部は自動車進入禁止ゾーンが設けられており、一般車両は都心を通さず、ブロックごとに一方通行道路を整備し、旧市街に沿うイル川沿いの外周道路等へ迂回誘導している。通行証を持つ住民や事業主等は都心部へ入ることができる。
- ・都心を囲む外周道路の外側に大規模駐車場を整備する一方、中心部の駐車場容量は（路上駐車場を含む）増やさない方針としている。
- ・中心部と外縁部では駐車場料金に差を設けることによって、トラムを利用したアクセスを促す方策をとっている。
- ・中心部への車の乗り入れ抑制により車のための空間を減らすことで、歩道や広場などの歩行者専用空間と自転車走行道路、トラム電停といった公共交通施設を広く整備することが可能となり、歩行者にとって歩きやすく便利で快適な空間整備となっている。
- ・世界文化遺産地区である中心部では、30 km/h の速度規制（ゾーン 30）が行われており、歩行者の安全性の確保と都心の静寂化が図られている。



〈自転車政策について〉

- ・ストラスブール市は自転車利用についても積極的に取り組んでおり、自転車走行空間は、ストラスブール市の管轄地域全体で 600 km が整備済みである。
- ・道路空間の再構築などにより可能な限り専用の走行空間を確保する取り組みが進められている。
- ・今日ではフランストップの自転車先進都市であり、自転車にやさしい都市ランキングで世界トップ4にランクインされている。



〔自転車走行空間の確保〕



〔都心部の路上駐輪場〕



〔レンタサイクル「ヴェルホップ」〕

〈ストラスブール日本国総領事館歓迎レセプション〉 10月31日 18:00

■場所：ストラスブール市役所

■対応者：吉川亨総領事代理、フランソワーズ・ベ副市长 他

・ストラスブール日本国総領事館及びストラスブール市との共催により、ラグビーワールドカップ 2019 日本大会において、フランスチームの試合のホストタウンを務めた本市が招かれ、歓迎レセプションが開催された。

・レセプションには現地ラグビー・スポーツ関係者、日仏交流関係者、田中崇之クレアパリ事務所次長、日本関係機関、市幹部職員等が参加して行われた。

・フランソワーズ・ベ副市长及び吉川亨総領事代理より、日本大会の成功と両国のラグビーチームの健闘を称え、ラグビー及びスポーツを通じた日仏の友好と交流の発展を祈念する言葉が述べられた。

・大西市長より日仏及びストラスブール市との交流について御礼の挨拶が述べられ、倉重議長より両市・両国の交流の機会を提供いただいたことへの感謝と、4年後のフランス大会の成功及び今後ますます日仏交流が深まることへの期待の言葉が述べられた。

・熊本の四季折々の景色と人とまちが紹介されたビデオが上映され、両市・両国の更なる交流及び発展について、和やかな雰囲気のもと懇談が行われた。



〈まちづくり視察（パークアンドバスライド、トラム、鉄道結節点）〉11月1日午前
 ・BRT：G線北側の終点バス停で転回ロータリーとなっている。周辺にパークアンド
 ライド駐車場と駐輪場、自転車走行空間を整備している。



[24 時間乗り放題チケット]



[乗車前にチケットに刻印]



[2 車体連節バス]



・広く開くドアの下部から、車いすやベビーカーが乗り降りしやすいように渡し板が出てくる。



・ホームとバスの隙間を無くすため、ホームの縁石はタイヤを当てて停車できる形状となっている。



〔ロータリー周りの自転車走行道路〕



〔BRTに併設された駐輪場〕

〈パークアンドライド〉

- ・ストラスブール市の施策として、トラム敷設と同時に車の都心部への流入を減らすため、郊外へのパークアンドライドの整備が進められてきた。
- ・郊外のパークアンドライドに駐車してトラムを利用する場合、駐車料金を支払うと都心までのトラムの往復切符が支給される。(同乗者7名までトラム・バスの往復無料) トラム利用を促進し、市街地への自動車の流入抑制を図る施策がとられている。



- ・郊外には鉄道やトラム、バス停、パークアンドライド駐車場の複合的な機能が一体化したトランジットセンターが整備される。



- ・ストラスブール中央駅に向けG線のバスに乗車。車幅が広くゆとりがある印象。



〔ストラスブール中央駅〕

・ガラスドームが古い駅舎を包み込む近代的デザインと古い建物が合わさった芸術的な駅舎となっている。



・2017年には国境を超え、ライン川を挟んだ対岸都市のドイツ・ケール市へトラムD線が延伸された。

・ドイツ側の Kehl Bahnhof 停留場は、鉄道駅結節点となっており、トラムの敷設に合わせて駅前広場を再整備し、パークアンドライド駐車場、鉄道駅、バス停、ロータリーを備えている。



〔D線ドイツケール市の停留場〕



〔D線ドイツ国境のトラム専用橋〕



・ストラスブールにおける1日あたりのトラム利用者数は30万人を超えており、トラム路線数はG線を含め7路線、トラム駅数は90駅整備されている。2020年にはF線の延伸が予定されている。

・トラムの路線やサインは、乗客にわかりやすく各路線ごとに色分けされている。

オルレアン市

（１）オルレアン市の概要

オルレアン市は、フランス中部サントル＝ヴァール・ド・ロワール地域圏の首府、ロワレ県の県都で、人口 11 万人、都市圏人口 27 万人を擁している。市の中央には、フランス一長いロワール川が流れており、世界遺産に登録されているロワール渓谷に属している。

産業においては、情報産業、計測、製薬、化粧品製造などの業種が盛んであり、特に化粧品製造において一帯はコスメティックバレーと呼ばれ、LVMH グループの製造拠点であるヘリオスセンターが設置されているなど、世界中の化粧品企業の研究施設が集まっている。

観光面においては、百年戦争の際にイギリス軍の包囲より同市を解放したジャンヌ＝ダルクで有名であり、この国民的英雄を讃えるため、500 年以上の歴史を誇るお祭りが開催されており、フランス国内外より多くの観光客が訪れている。この他、ゴシック建築の傑作サント・クロワ大聖堂やフランス国内でも有数の美術館であるオルレアン美術館を有している。

（２）まちづくりの特色

- ・歴史的景観地区に大聖堂がありトラムの色合いを街並みと調和させるなど、優れた景観づくりがなされており、APS（地表集電方式）を採用することでトラム運行の架線レスを実現している。
- ・商業地区ではトランジットモールによりアクセスしやすい公共交通ネットワークと歩きやすい空間が構成されている。

（３）交通政策の概要

- ・ストラスブールでの成功を受け、2000 年に郊外の大学、中心市街地、病院など主要施設と各種結節点をつなぐ南北の路線にトラムが導入された。
- ・2012 年には、中心市街地で南北線と結節する東西 11 k m の新線を開業した。この路線の特徴として、ボルドーに始まった架線レスシステムの APS（上空に架線を配置せず、地表の給電システムから電気を供給するシステム）が採用されている。

〈組織・運行体制〉

- ・都市内の公共交通であるトラムとバスは、オルレアン・ヴァール・ド・ロワール都市圏共同体が管轄し、民間企業に運行を一括委託している。
- ・トラムは郊外では専用軌道上を高速で走り、中心部に入ると道路上を低速で走行する。これにより、郊外と中心部をダイレクトに短時間で移動できることとなっている。

(4) オルレアン市における活動の概要

〈まちづくり視察（トラム・バス乗継結節点、トラム架線レス）〉 11月2日 午前
・郊外部にあるトラムB線 LEON BLUM-MARIE 停留場周辺、トラム、バスの交通機能が融合した乗継結節点となっている。

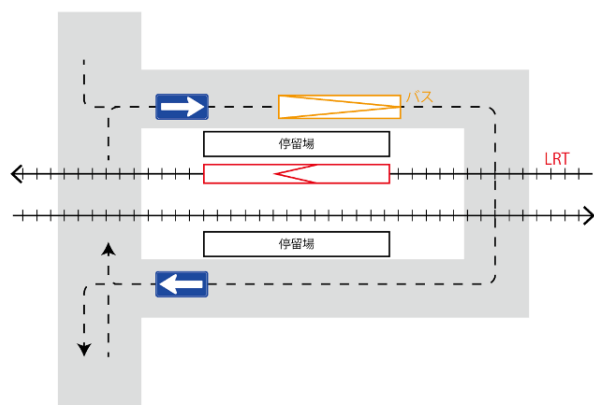
・ロータリー型で結節されたトラムとバスは、同一停留場でホーム to ホームの乗継が可能とされ、同一平面のバリアフリー化が図られている。



〔トラム、バスの乗継結節点〕



〔トラム（左）とバス（右） 停留所〕



〔乗継結節点のイメージ図〕



〔パークアンドライド駐車場入口〕

- ・交通結節点となる停留場では、一般的に近くにパークアンドライド駐車場やコミュニティサイクルポートを設置するなど、交通手段間のスムーズな乗り換えを実現している。
- ・郊外部においては、一部区間において軌道が緑化され、専用軌道を敷設し高速で走行している。



〔コミュニティサイクルポート〕



〔郊外部の芝生で緑化された軌道〕

- ・トラムA線 Bustière 停留場より乗車し、大聖堂前まで移動。
- ・A線、B線の2路線、計29kmが敷設されており、5～8分間隔にて運行している。



〈信用乗車方式〉

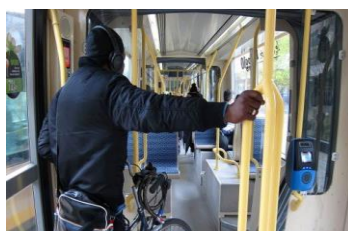
- ・乗車方法は、各停留所に設置されている発券機で切符を購入。検札は、信用乗車方式となっており、車両入口に設けられた刻印機（チケットキャンセラー）にて乗客が自ら検札する。
- ・この方式により、乗客は車両の扉のどこからでも乗降でき、車内改札での混雑を防ぐことができる。
- ・無賃乗車対策として、抜き打ちで検札員による車内検査が行われ、違反者には高額な追徴金が課される。



〔車内の様子〕



〔車いす、自転車のスペース〕



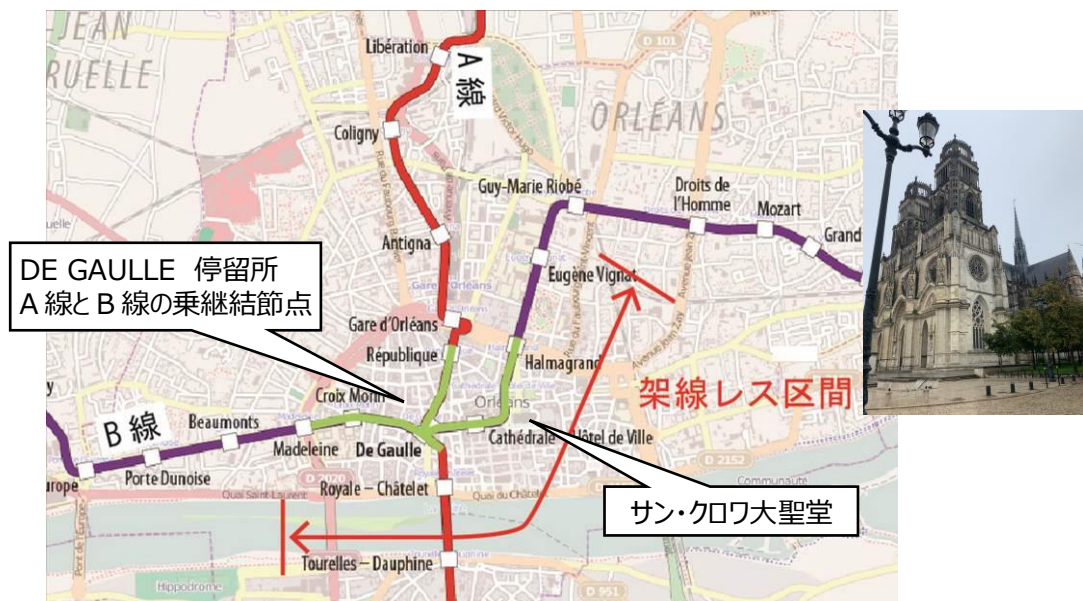
- ・通勤時間帯などを除き、トラムには自転車での乗車も可能。



- ・停車時に隙間を埋めるため、ホームからステップが出てくる。

〈架線レスシステムの導入〉

- ・ B線の中心部においては、架線レス区間として、APSシステム（路面給電方式）を採用している。地表面から給電を行うシステムで、集電装置が車両中央下に設置されており、軌道中央に設置された第三軌条より給電する。
- ・ 車両運行中に直下の給電レールにのみ通電するため、給電レール上を人が歩いても感電することはない。



〔APSの切り替え地点〕



〔架線レス区間はパンタグラフを収納する〕

〈大聖堂を中心とした歴史的景観地区〉

- ・トラムが架線レス化されていることで、歴史的な景観を損なわないまちづくりが行われている。
- ・古い建物や道路の色合いと、暖色系メタリック色のトラムが調和し、歴史的な景観地区として高質な印象を与えている。
- ・大聖堂前の道路においてもライジングボラードが設置され、許可車両以外は侵入できないようになっている。



〔大聖堂前の広場とトラム〕



〔大聖堂前広場周辺の街並み〕



〔大聖堂を臨むジャンヌダルク通り〕



〔ライジングボラードによる規制〕



- ・トラムが通過しないときは自転車や人が軌道敷内を自由に通行する。

エクサンプロヴァンス市

(1) エクサンプロヴァンス市の概要

エクサンプロヴァンス市は、フランス南部ブーシュ＝デュ＝ローヌ県に位置する人口 15 万人の都市で、プロヴァンス伯爵領の首都として古くより繁栄した古都である。エクス語の語源はラテン語で「水」を意味するアクアが転訛したものであり、ローマ時代より「水の都」と呼ばれ、街の至る所に噴水が点在している。

現在は、世界屈指のオペラ祭であるエクサンプロヴァンス国際音楽祭が開催されるなどの文化都市としての側面や、フランス最大規模の大学であるエクス＝マルセイユ大学を有し、人口の 2 割に当たる 4 万人の学生が暮らす学園都市でもある。

国内外から観光、学び、暮らしなどの場所として選ばれており、17～18 世紀の建築をそのまま保存した街並みが美しく、音楽・伝統文化の遺産を引き継いでいる。フランス南東部の都市の中で、最も洗練された都市と言われている。

2016 年 1 月 1 日に、エクス都市圏を含めた 6 つの都市圏共同体の合併により、メトロポール・エクス・マルセイユ・プロヴァンスが誕生した。92 の基礎自治体、約 180 万人で構成している。

また、本市とは 1984 年の熊本日仏協会による訪仏をきっかけに交流を開始し、1992 年には本市在住の能楽師狩野琇鵬氏が総檜の能舞台を寄贈されるなど、民間・行政双方による交流が行われ、平成 25 年には熊本市と交流都市の協定を締結し、各分野における様々な交流を深めている。

（２）エクサン・プロヴァンス市における活動の概要

〈まちづくり視察（文化拠点・再開発地区）〉 11月4日 午前

・15世紀にプロヴァンス伯爵領の首都として繁栄した古都で、17～18世紀の歴史的な街並みをそのまま活かしており、旧市街においては、歴史、文化、景観が適切に保存されている。市街地再開発（再デザイン）や市街地の歩行者空間化に取り組んでいる。

〈再開発エリア〉



- ・文化施設の屋上から旧市街と新興住宅街を望み、街全体の再開発の事業説明を受ける。
- ・人々が集えるまちづくりを念頭に、旧市街を新市街と結びつけることを目的として、20haの大規模な地域の再開発事業を行ってきた。
- ・市街地の再開発を進めるにあたっては次の点が重要である。①土地の整備と利用方法、②都心部、中心街と旧市街、歴史的保存地区の整備、③駐車場整備



- ・新興住宅街が整備されている再開発地区には、公共的な施設として、文化施設やコンサートホール、ダンスホール、国立音楽院などが整備されている。
- ・地域都市計画プランとして、1年間に約900の住宅建設、2030年まで13,500の住宅の増加を掲げている。
- ・市外部からの入込により年間1,500人程度のゆるやかな人口増加となっており、都心はパリ21区並みの家賃となっている。



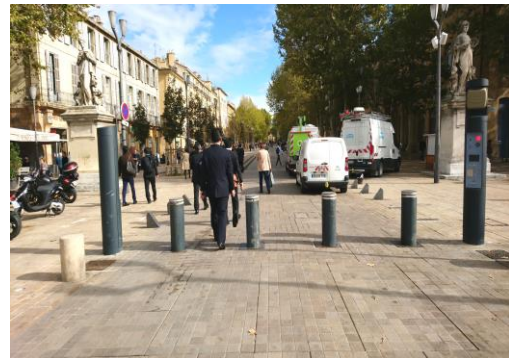
・写真左は日本の建築家 隈研吾氏設計により 2013 年に完成した国立音楽院。エクサン・プロヴァンス音楽祭を始め、様々なコンサート会場として利用されている。

〈まちづくり視察（旧市街・再開発地区・ミラボー通り周辺）〉午後

・中心部を東西に走る旧市街のミラボー通り一帯は、再開発により歩行者専用空間が整備され、車両の乗り入れが制限されている。



・ミラボー通りにつながるジェネラル・ド・ゴール広場。中央の噴水の周りがロータリイになっており、車やバスが行き交う。写真右は広場前を走る電気バス。



・ストラスブールは、画家ポール・セザンヌが生まれた街として有名である。
・ミラボー通り入口にも許可車両以外を制限するライジングボラードが設置されている。



・ミラボー通りは約 400mあり、プラタナスの並木道となっている。通りにはいくつもの噴水があり、緑のトンネルを思わせる街路空間が創出されており、市民や観光客の憩いの場となっている。

・許可車両以外の通行が制限されており、歩行者空間と公共空間が広く確保されている。午前マルシェが通りの両側いっぱいに広がり、街並みが様変わりする。



・歩道が広く歩行者中心のまちづくりが伺える。・中央の噴水とコミュニティバス車両



・通りに軒を並べるオープンカフェは日中からにぎわいを見せ、通りを眺めながら開放的な空間のもとゆったりとした時間を過ごすことができる。

〈エクサン市開発公社 S E M E P A による事業説明〉 11 月 4 日 10 : 30

■場所：S E M E P A 事務所

■説明者：S E M E P A グループ社長 ジェラルール・ブラムレ氏（エクサンプロヴァ
ンス市第一副市長、エクス・マルセイユ広域都市圏副会頭）
：S E M E P A グループ総局長 ジャンルイ・ヴァンサン氏
：S E M E P A グループ整備部副部長 ジャン・フランソワ・ルコール氏他



〈プレゼンテーションの内容〉

- ・エクサン市の中心部駐車場について説明する。アメリカでは、アメリカの駐車場は我々のビジネスであるという言い方があるが、そこからわかるように、駐車場を管理することは地域経済、商店が潤う構図である。
- ・エクサン市旧市街の地図だが、環状線によって旧市街が取り囲まれているような構図になっている。囲まれている環状線の中がいわゆる歴史的保存地区、旧市街である。ほとんどの駐車場は環状線の外に位置している。不規則な形の環状線だが、一番長いところが直径 1 キロの規模である。環状線の周囲も含めて全部で 9 カ所駐車場があり、全部で 5,700 台が駐車可能。中心街及び中心街の周辺に住んでいる住民のため、それから街なか及び周辺で働く人々のためと考えられている。そのような中、2,700 台分が年会費を払い月極駐車場となっている。

月極を除くと、9 カ所の駐車場の利用台数は年間 370 万台。月極の利用者のうち、常に駐車場を利用しているのは 70% で、空いているスペースは一般の人が利用できることとなっており、平均駐車時間は 2 時間である。

Q：駐車場の所有者はだれか。

A：エクサン市の所有である。セメパがエクサン市から依頼を受けて、この駐車場の建設、40 年間かけて建設費用を回収する役割を市から請け負っている。

Q：もともとその土地を市はどのように使っていたのか。

A：一番新しい駐車場は工業地区にあった。もともと 19 世紀の工場地帯だった。話は戻るが、一つの駐車場は平均 2 時間の使用で 1 日当たりそれが 4 回転する。

Q：1 時間いくらか。

A：1 時間で 2 ユーロ以下である。最初の 30 分は無料。その後、15 分ごとに金額が上がっていく。

Q：5,700 台の駐車場以外に民間で経営している駐車場はあるのか。

A：街なかに民間の駐車場もあるが、1 つは病院の駐車場、もう 1 つは駅前の駐車場などであり、その他街なかで働く人たちのために整備されている。郊外にある駐車場はバス会社などが整備したもので、そこに駐車して無料のバスで街なかに来ることができるシステムである。

私の分かる範囲では、3 種類の駐車場がある。日本にあるような民間駐車場。バス会社等が管理する公の駐車場で、街の郊外に設置されている駐車場で利用する人は無料で中心街に来ることができる。路上、もしくは街なかの駐車場はセメパが管理している。先ほど話した 9 カ所の駐車場以外にも、実際にエクサン市を歩いてみるとわかるが、路上駐車を許可されたスペースがある。そこを歩道にするために徐々に減らしていくことになる。

Q：旧市街の駐車場は独占的にセメパが管理しているのか。

A：エクサン市の環状線の内側の駐車場は、セメパが建設したものである。環状線の外側の駐車場はほとんどエクサン市が設置し、交通課の管理のもとにある。中心街にある駐車場はセメパが管理している。街の中心部以外の環状線の外側の駐車場は国、県等の公共事業である。道路と駐車場は公共事業としてとらえている。

Q：駐車料金がとても安い、セメパで管理している駐車場の維持管理は駐車料金でまかなえているのか。不足分はエクサン市が補填しているのか。

A：今回説明しているのは中心部の 9 カ所の駐車場のことで、セメパが建設管理している。郊外の駐車場でそこに駐車すると市内へのバスのアクセスが無料になるというのは、国、運輸省が管理している。

また、駐車料金については、1 時間 2 ユーロ。フランス人にとっては、2 ユーロは安くはないが、全ての管理費等は駐車場の利用者が払う料金でまかなえている。利益も上がっており、お金のなる木といえる。

Q：どのくらい利益が上がっているのか。

A：年間の収入は2,000万ユーロだが、利益は言えない。

Q：駐車場を地下にする目的は何か。日本だと上に建てていくのにどうして地下なのか。

A：この質問の前に先ほどの説明の続きをすると、街なかでも一番中心部に近づくほど料金は上がっていくシステムとなっている。

駐車場の設置には国の許可が必要となる。エクサン市は歴史的保存地区のある都市なので、通常は許可を与えない。景観を守るために地下の駐車場となっている。地下駐車場の場合にも景観に配慮は必要だが、地上に作るよりは許可が下りやすくなる。

Q：日本では、セメパのような会社を作っても収入が乏しく上手くいかない。基本収入が駐車場料金以外にあるのか。どのような投資をしているのか。資本構成、市の拠出金と民間の拠出金はいくらか。

A：セメパは利益があった場合は、株主への還元はせずに全て投資に回す。利益と投資の割合は、現状で整備が必要な駐車場がどのくらいあるかによるので、一概に何割などの数値は言えない。駐車料金をどのように決めるかという点、わずかながら収益が上がる金額を計算して決定している。駐車料金を上げれば多くの利益が上がるが、そうすると利用者の負担が大きくなり、利用者数が減少して利益が下がってしまうので、ギリギリのバランスを保てるように価格設定をしている。

Q：駐車場以外の収益はあるのか。

A：駐車場の中の広告収入である。

Q：土地開発等の利益収入はないのか。

A：セメパという会社としてはあるが、駐車場事業については、広告収入と駐車料金収入のみである。今回説明しているセメパの3つの主要な事業とは別に不動産プロモーターとしての事業を行っている。

Q：建設コンサルタント事業も行っているのか。

A：はい。土地を買って建物を建てる事業もしている。

Q：他の事業者との摩擦はないのか。

A：それはなく、民間との関係も順調である。

Q：ストラスブールに行ったが、車の入り込みが激しく渋滞がひどかったのも、規制を行い、駐車場のスペースを無くし交通機関を整備したと理解しているが、エクサン市に

において歴史的に渋滞はあまりなかったのか。

A：エクサン市も通勤通学の時間は渋滞している。エクサン市も駐車場を作ると同時に朝と夕方の通勤時間のラッシュを解決すべく、バス等の公共交通機関を充実して市内への一般車両の進入を減らす対策を同時に行っている。

Q：ストラスブールほど規制はないように感じるが。

A：おそらく1つには街の形状もあるのではないかと。エクサン市はどちらかというと丸い形で中心街があってその周辺に市街地が広がっており、駐車場はその周りにあるという状況なので、単純な比較は難しいかもしれない。

Q：今回のテーマの1つとして、熊本市は日本で最も渋滞のひどい街だということで、車の規制も考えなければならないが、公共交通を充実させなければならないことと、自動車を減らし歩けるまちづくりをしていこうということで考えている。自動車交通と公共交通のベストミックスを考えて政策を作っている。エクサン市は車の渋滞で深刻な問題はないのか。

A：そのバランスはとても難しく、先ほどのアメリカの考えのように街なかの中心部に駐車場がないと人が買い物に来ない。全てを公共交通機関に変えてしまうとそこで買い物はしなくなるので、街なかに駐車場があるということはすごく重要なことである。

我々の調査でわかっているのは、公共交通機関で街なかの繁華街に来る人が、車で来た人の半分しか買い物をしないということである。

それは今言われたように日本も同じ問題を抱えているということだが、私が考えるには、熊本と人口密度も大きさも違うが、エクサン市よりも熊本市の方がより課題は大きく、難しいと思う。

15万人の人口に対して9カ所の駐車場を設置しているが、熊本市の人口で考えれば、同じようなタイプの駐車場が20個は必要になる。近い将来、空中を自由に移動できるようになれば、そういう問題も解決できるでしょうが。

渋滞の問題は、一般の人が車で移動することによって生じるものもあるが、いろいろな商品の搬入搬出によって起きている渋滞もある。中国で開発している小さなロボットは、商品の搬入搬出を目的に作られているロボットで、すごい解決策になるのではないかと考えている。

エクサン市が渋滞対策としているのは、エクサン市の中心部のみにとどまるが、運搬目的のトラックなどの車両を規制しており、渋滞が発生しないように毎日11時15分以前はアクセスできないように規制を設けており、通勤通学の時間とずらしている。そういった規制をかければ熊本でも渋滞が多少解消されるのではないかと思う。

Q：車の規制は日本の場合、県警という県の管轄だが、道路交通法もあり市長の権限では無理である。エクサン市はどうか。

A：エクサン市を考えてもらえばわかるが、街なかのいたるところに自動で出る棒（ボラード）がある。トラック、一般車は特別のパス等を持っていない限りは入れないのだが、そのようなトラックなどのアクセス規制はエクサン市の権限で決めている。

それはもしかしたら歩行者専用道路となっていないからである。もしそこが歩行者専用道路になっていれば、市でそういった規制ができるということである。

熊本市がある一定のエリアをそこに住む人たちの公害問題や騒音、環境問題等のために、例えばエクサン市のような棒が出るようにして、規制がかかるようにすればそれは可能かと思う。

繁華街であり賑わい地区でもある中心街を、歩行者の元に返すという政策により土地政策はフランス全土で行っている。そこに住む人が歩行者の騒音や公害等を解決する目的でもある。

Q：エクサン市も交通税をとっているのか。

A：働く人達の給与から2%が天引きされ、企業がまとめて払っている。

・エクサン市の例をお話する前にフランスに共通するこれまでの背景をお話する。長い歴史の中で常にフランスの中心街、日本も同じだと思うが、いわゆる中心街の部分が最も人口が集中して住んでおり経済活動をして、行政機関もそこに集中して大学や娯楽場、それから文化、そういったものが集中しているという都市構造が長い歴史の中であった。

・産業革命が起こる前のフランスは皆徒歩で移動していた。産業革命の前なので車はもちろん無い。企業や工場は小さく、全て人々の生活圏に近いところにあったので、このことから住宅へも歩いて行っていた。

・この50年ぐらい、いわゆる中心街がシャッター化している問題が発生している。個人商店の経営が行き詰まり閉店せざるを得なくなったり、そこに住む人もなく、住居も余り気味であったり、何故ここまで中心街から人が離れたのか分析した。

・この50年の間に、もともと長い歴史上中心街で行っていた様々な活動が全て街の外側に出てしまった。もともと街の真ん中にあったものを外側に出したというのがあるが、行政機関もそうであり、公的サービス、住居、大学、ショッピングモール、様々な文化施設、コンサート会場など、ほとんど外に作るようになってしまったことが原因であるということがわかる。

・エクサン市はその例外ということであり、おそらくフランス国内でエクサン市ほどの規模の市が、これほどまでに賑やかで中心部が栄えているというのは、実はフランスの中でも珍しいことである。エクサン市でなぜ中心部の活性化が維持できたかということと、他の都市圏がこれまで50年間に移り変わってきたことと、全く逆のことがエクサン市

では行われてきたからである。

- ・もちろん中心街の周辺も整備・開発は行ってきたが、その状況下に置いても、全ての行政機関等を中心街に設置している状態を維持してきた。

- ・フランスのわかりやすい指数があるが、日中に 11 人の人がエクサン市の中心街にいるのに対し、夜は 1 人である。それだけ日中に大勢の人が集まるということで、その目的は仕事であったり、買い物であったり、文化活動に参加するなど様々だが、何らかの活動をするために夜が 1 人なのに対し、日中は 11 人、11 倍の人がいる。フランスの同規模の都市で同じような調査をしたところ、エクサン市が最も日中に人を集めているということがわかった。

- ・例えば具体的にどのような対策をとったかということ、歴史的界隈に住むということは、不便性が着目され新しい郊外に住みたいという問題があった。中心街に人が住まなくなるのは建物が古くてエレベーターが無いなどである。そこで不便な面をカバーするために、公的資金を活用してエレベーターを付けたり、現代人の生活に適した快適な住居を提供した。セメパが計画した住居は中心部だけで 20 年間で 5,000 件になる。

- ・2 点目は、公共の広場、スペースを人々を引き付けるものにするということ。朝市などを開く、マルシェ等、それからテラスを多く設けて人々が集まるようにする、文化的なアートスペースを作るなど、そういったことである。だが、現代はインターネット時代なので、人がわざわざ外に出なくても、家で買い物など何でも済ますことができ、情報を得ることも家の中で全てできる。そういった現代的な課題もあるので対応できるような政策を行った。とは言え人々の習慣をあえて無理やり変えるというのではなくて、そこに行きたいと思わせるような対策をとる必要があるという視点で進めている。



[SEM E P A 事務所]



[地下駐車場出口]

〈エクサンプロヴァンス市からまちづくりについてプレゼンテーション〉 11月4日

■場所：市庁舎会議室

14:30

■説明者：アレクサンドル・ガレーズ副市長（都市計画担当）

：パトリック・ルフォコニエ氏（都市計画環境局局次長）

：ギヨーム・シャザール氏（政策課課長）



〈プレゼンテーションの内容〉（エクサン市副市長挨拶）

・今朝、熊本市に関するデータを改めて拝見したのですが、熊本市がエクサンプロヴァンス市よりも規模の大きな市であるということで再確認いたしました。写真をいくつか拝見しまして、熊本市は美しいまちだということを感じました。本市と熊本市はそれぞれに大変長い歴史を持つ都市ですけれども、それぞれ違った側面があり、しかし両市とも市街地に人々が住んでいるという共通する状況から、国や地理的な条件、場所が違っても都市生活をする場が都市を維持していく点においては似通った同じような課題を抱えていることを再認識しています。都市開発に関して、また都市の経済に関して、それから都市環境、フランスでは、ヴィヴルアンサンブルと言って、皆が一緒に生きていくというコンセプトの下、限られた土地をいかに様々な目的に、一緒に使っていくかということ、我々はお互いに学ぶことがたくさんあると思います。

例えば日本は、耐震性建築に関してエキスパートであるということで、両市のそれぞれの特徴を生かして学びあうことができれば、お互いが実りの多い情報・意見交換しあって、皆様の経験を共有しあえれば有益なのではないかと思います。

最後にこういった場を持てることを本当にうれしく思っています。ありがとうございます。

（エクサン市 説明・質疑）

・エクサンプロヴァンス市の都市計画について概要を紹介する。最初に、エクサンプロヴァンスを魅力的なまちにするためにこのまちがどういった点で貢献しているか、要素となっているかということ、そのためにどういった都市開発をしてきたかということ。

- ・2点目に、このエクサンプロヴァンスの都市計画上、それがいかにダイナミックな都市にしたかということ。
- ・最後にそういった計画を通じていかに人々にとって住みやすく、魅力的なまちになっていったかということについて説明したい。
- ・熊本市とエクサンプロヴァンス市を比較しながら説明していきたいと思う。両市を地図で比較すると、フランスの地方ではエクサンプロヴァンスは大変広い敷地であって、総面積が186k m²ほどあるが、例えばパリと比較すると、パリ自体はそれほど広くなく総面積が200k m²である。それに対して人口が200万人。
- ・改めて熊本市を確認したところ、面積がエクサンプロヴァンス市の2倍以上、人口密度に関してもエクサンプロヴァンス市の2倍以上であることがわかった。エクサンプロヴァンスは人々を惹きつけてやまない魅力的な都市だとよく言われているが、市が所在する地方圏、それからマルセイユを含む大都市圏に取り囲まれているからである。
- ・面積でいうとフランスで11番目の都市。国内11番目に広い本市は、バラエティ豊かな、平地から丘や山、そしてセザンヌの作品に出でくる美しいサントヴィクトワール山、起伏に富んだ土地、地理と地中海性気候という2つの条件がこのまちの形成に大きく影響している。
- ・市街地と農地が高い山や丘で取り囲まれている。大変まわりが自然豊かな都市であるのと同時に、中心街には歴史的保存地区が組み合わさっているのが特徴で、歴史的界限の南の地区に経済発展圏が位置するというのが特徴である。
- ・エクサン市は伝統的な産業もいまだに根付いており、例えば、裁判所と教会、司法、大学、エクサン市は法律のまちといわれており、歴史的界限、中心市街地だけで法律に携わる職種の人口が1500人、それから大学の校舎もエクサン市の中心街にあるが、キャンパスは少し郊外の方まで広がっている。エクサン市だけで3万人の学生が登録をしており、全部で4カ所の大学の研究機関、9カ所の学生寮がある。
- ・文化の点では、エクサン市には歴史的建造物、遺産などが多くあり、街なかだけで150件の歴史的建造物、日本でいう重要文化財がある。一つの都市のなかで、エクサン市の規模で150の歴史的建造物があるのは、フランス国内で最も密集して存在しているのが本市である。文化に関するものは歴史的建造物にとどまらず、歴史が長く世界的に有名な国際オペラ祭は、エクサン市が本会場として開催されている。
- ・エクサン市では国立公園の中に熊本市から寄贈されたヒノキの能舞台を設置している。文化的に豊かなまちであるということは、観光面でも影響しており、国内だけでなく海外からのお客様にもプロマース地方は人気があるが、なかでもエクサン市は観光の目的地としては欠かせない観光地となっている。
- ・フランス国内で2018年に調査をしたところ、エクサン市は、フランス人が最も観光したい都市のトップ5に入っている。2018年にはエクサン市は60万人の観光客が訪れている。その半分が海外からの観光客である。

- ・エクサン市の地理的条件が経済発展にとっても効果的な条件で、地中海に面した地域の中でもアクセスが可能な道路に恵まれている。エクサン市には中心街にあるフランス国鉄の駅、郊外になるが、TGV 専用の駅が2つある。
- ・エクサン市の経済状況で特徴的なのは、いわゆる戦略的な企業展開がとても盛んであること。特に高度のテクノロジーを用いた企業が多く立地している。
- ・エクサン市の都市計画はダイナミックに進められているが、同時にかなり土地を必要とする都市計画となっている。1964年から今日まで50年間かけてどのように都市計画が広がってきたかというのが資料を見てもらえるとわかる。特に市街地は拡張してきた。(図1)

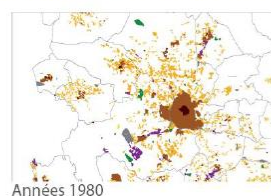
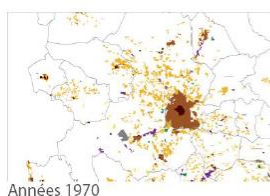
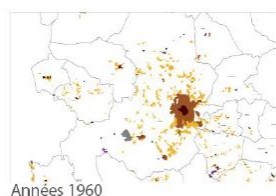
図 1

Un modèle de développement attractif consommateur d'espaces:

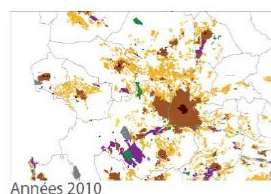
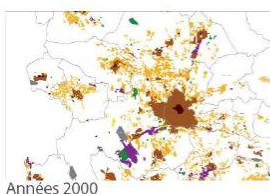
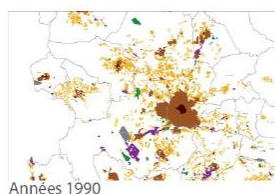
Evolution de la tache urbaine depuis plus de 40 ans

空間を消費する魅力的な発展のモデル

Aix-en-Provence en 1964 : près de 2 000 hectares urbanisés pour 73 000 habitants



Aix-en-Provence en 2009 : près de 5 600 hectares urbanisés pour 142 000 habitants



注釈

[40年間にわたる都市化の変化]

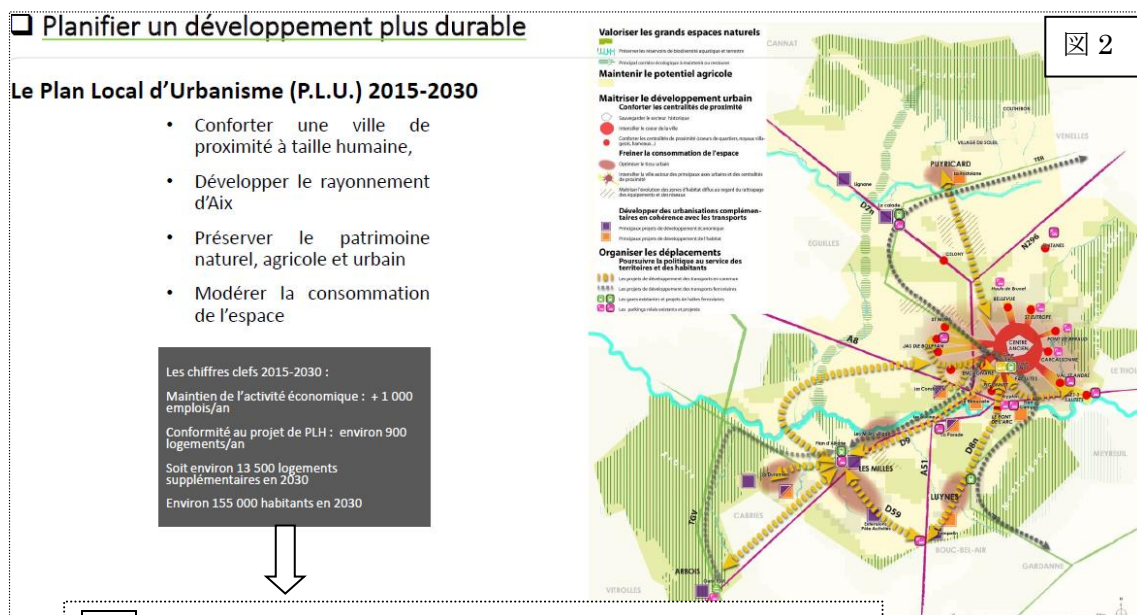
- ・上段：1964年のエクサンプロヴァンス：73,000人の人口に対する都市化された2,000ヘクタール
- ・下段：2009年のエクサンプロヴァンス：142,000人の人口に対する都市化された5,600ヘクタール

- ・同時にエクサン市が行ってきたこととして、学生の街なので学生への住宅の供給、それだけでなく若い社会人、家族連れへの住宅の提供ということである。
- ・このエクサン市の経済的特徴、観光も盛んであること、文化的にも大変活発であるという要素から、大変多くの人から求められるまちとなり、大変魅力的であることから地価が高騰しつづける傾向にある。
- ・エクサン市が所在するブーシュデュローヌ県の他の都市に比べ、エクサン市は地価が

30%ほど高いのが現状。この 40 年間、都市計画を進めてきたと同時に平均的な家庭が核家族化してきており、独身者や一人暮らしの高齢者が割合的に増える傾向にある。

・次にエクサン市の整備計画とその持続可能な発展に関する構図を見ながら説明する。現在の我々の課題としては、継続的な発展計画をうたっていることで、2015 年にこの計画を立てた。2030 年までの間に人々がより生活しやすいまちづくり、持続的な発展計画を立てるという目標に向かって邁進している。

・4 つのテーマに沿ってこの計画を立てたが、身の丈にあったまちづくりというのが 1 点目。エクサン市の中心部だけでなく、周辺の郊外も開発するということが 2 点目。まさにエクサン市の昔からの性格を失わないためにも周辺の自然、そして農業、都市に古くから存在する財産、古い建造物などを保護するということが 3 点目。最後が土地をむやみに使わないこと。これ以上市街地を広げない、このことを避けた開発ということになる。(図 2)



注釈

地域都市計画プラン 2015～2030 年

経済活動の維持：1 年に+1,000 人分の雇用

地域住宅プログラムに適切性：1 年に+約 900 の住宅建設

つまり、2030 年までに+13,500 の住宅の増加

2030 年に約 155,000 の住民

・この PLU、普段はエクサン市議会で法案を可決して、その法案をもとに開発を進めていくこととしている。その法案というのは、このエクサン市の 4 分の 3 の土地は農業利用、または自然の状態のまま残すこと。4 分の 1 のみを都市化すること。4 分の 1 の都市化の対象となるのは、もともとある市街地をさらに開発整備を進めて、都市の中の都

市を作るようなものであり、新たな住居を提供するために新しい土地を開発して住宅地を作るというのもこの中に含まれている。この計画に基づき年間 900 件の住居を新たに提供するというプランを担っている。そうすることによって年間 1,000 人の雇用を生む計画である。(図 3)

□ Planifier un développement plus durable

¾ du territoire a une vocation agricole ou naturelle

¼ du territoire a une vocation urbaine:

3 niveaux de renouvellement urbain

Le renouvellement incitatif (UI)

Le renouvellement maîtrisé (UM)

Le renouvellement doux (UD)

Des extensions urbaines en complément du renouvellement urbain

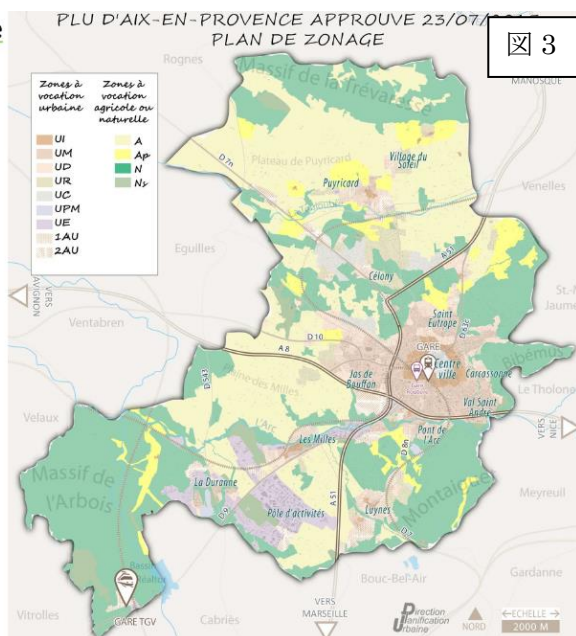


図 3

注釈

□より持続可能な発展を計画する

地域の ¾ は農地や自然

地域の ¼ は都市

都市再開発の 3 つのレベル

→促進的再開発 (UI)

→制御的再開発 (UM)

→ソフトな再開発 (UD)

→都市再開発を補足する都市拡大

・エクサン市の市街地に新たな地域を作る開発計画であるが、この地区はラコンスタンス地区と呼ばれている。これは市街地の拡張計画のもとで今開発されている最中で、このラコンスタンス地区だが、あくまで現存するエクサン市の中心部から離れない、よりアクセスしやすい地区に作るということが目的であり、先ほどこの都市計画の 4 分の 3 は自然・農地をそのままにすることだが、その中には市街地に新たにより緑化するという事も含まれている。市街地、実際に存在する樹木等の調査をして、必要があ

れば植え替えなどを行っている。(図 4)

La préservation du patrimoine végétal

植物財産の保護

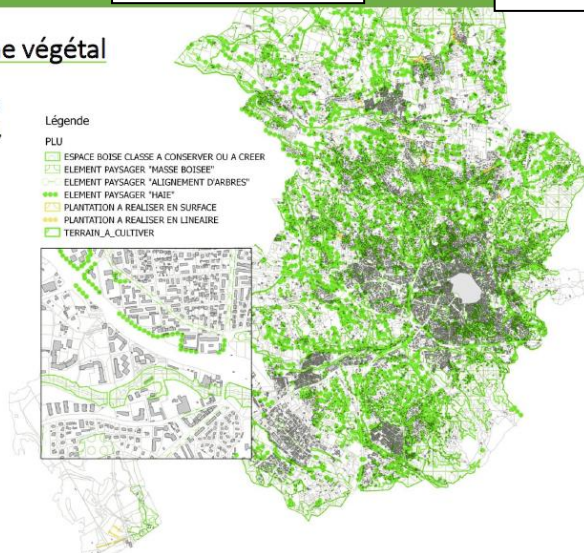
図 4

□ Préservation réglementaire du patrimoine végétal

Mise en place d'une réglementation afin d'identifier les éléments de paysage à préserver: alignements d'arbres, haies, ripisylves, masses boisées



Légende
PLU
ESPACE BOISE CLASSE A CONSERVER OU A CREER
ELEMENT PAYSAGER "MASSE BOISEE"
ELEMENT PAYSAGER "ALIGNEMENT D'ARBRES"
ELEMENT PAYSAGER "HAIE"
PLANTATION A REALISER EN SURFACE
PLANTATION A REALISER EN LINEAIRE
TERRAIN_A_CULTIVER



注釈

□ 植物財産の規制された保護

保護すべき風景の要素を識別するために規制の実施

: 並木・垣根・河畔林・木立

・それから生態系に対応して保ち、またより高めるためにエコロジーの観点から緑地と水辺を残す開発を行っている。資料をみてもらうとバランスの取れた開発がされていることがわかる。(資料 5)

La préservation du patrimoine végétal

植物財産の保護

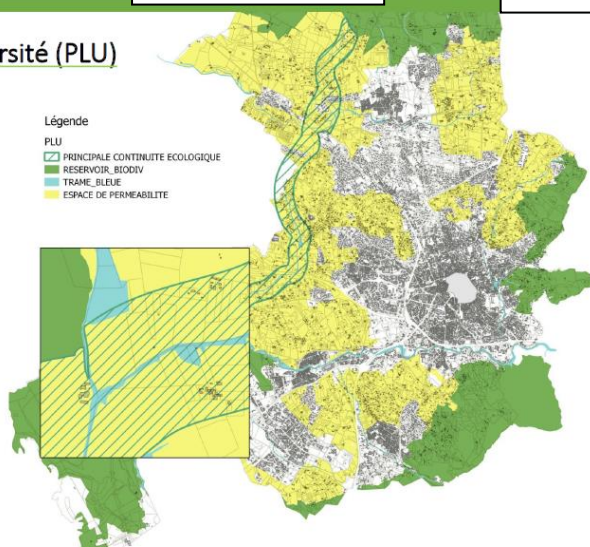
図 5

□ Préservation réglementaire de la biodiversité (PLU)

Les espaces et secteurs contribuant aux continuités écologiques et à la « trame verte et bleue ».



Légende
PLU
PRINCIPALE CONTINUITÉ ECOLOGIQUE
RESERVOIR_BIODIV
TRAME_BLEUE
ESPACE DE PERMEABILITE



注釈

□ 生物多様性の規制された保護環境継続に貢献する空間

【質疑】Q：人口が約 15 万人、3 つの大学が合併して 1 つの大きな大学になっているということだが、15 万人のうち大学生がどのくらいを占めるか。

A：正確にいうと 15 万人のうち、38,000 人が学生である。このことから人口に対する若者の割合が非常に高いことが言える。

Q：38,000 人の学生のうち、エクサン市に定着している、居住している学生はどのくらいの割合か。

A：それが現実的に我々の課題となっている点で、毎年学生の入替わりも激しく、大学を卒業したら外に出て行ってしまう学生が多い。エクサン市は地域戦略を立てて、公的機関、民間企業、私大に行く学生や国立公立に行く学生が一体となるネットワークを作っている。こういったネットワークを強固にすることで、できるだけエクサン市に残ってもらえる努力をしているところである。

また、他の地域から来たフランス人大学生、留学生が一度エクサン市を離れたとしても、エクサン市の外交官として何らかの働きを見せてくれるのも期待しており、よくあるパターンとしては、学生時代、エクサン市にいて南フランスで学んだ学生が、就職するときは北の方のパリや、北の地方の企業に就職して、そのキャリアの中でエクサン市なり、その周辺に派遣や転勤して、キャリアのある程度進んだ段階でまた戻ってくるといったパターンが多い。そのキャリアの最後の数年間をここで過ごすパターンだが、そのまま住み続けるということも多いところである。

先ほど話にあったようにエクサン市を構成する最も特徴的なのは学生が多いということと、次に高齢者が多いということ。その中間が少なくて生産人口、若い社会人や低年齢層の子どもを持った家族が少ない。その層の人達が住みやすい住居を提供したり、確保したりする必要がある。

そういった若い社会人にとってエクサン市で生活することのハードルを上げていることが家賃が高いこと、地価が高騰していることである。エクサン市で働いたとしても周辺の小さな町、村などに住居を構えるというパターンが多くなる。そうするとエクサン市の中心部に来る、通勤・通学の問題が出てくる。

郊外の離れたところに新興住宅地は作ってきたが、住む上で交通の便が悪いという問題がある。現在進めている都市開発の計画では、中心街に通いやすい、アクセスしやすいところに若い社会人や家族が住めるような住宅街を作るという都市計画を進行中である。

Q：プランをローリングさせていく必要があると思うが、何年ぐらいのスパンでその計画を修正していくのか。また、計画の根底となっているグランドデザインはあるのか。

A：もともと現在進行中の都市計画は 15 年スパンで進められているが、実際これがどのくらいの速度で実現できるかは、公民それぞれの参加企業や期間的な積極性などにか

かってくるが、民間企業等で足りない部分を公的機関のイニシアティブによってフォローしていくこととしている。

具体的な例では、新しい住宅の建設に関しては民間企業等に協力を依頼したところ、目標数の半分程度しか達成していない。エクサン市としてできることは、手付かずの市所有の土地を売却することで、民間企業に住宅建設を促したりしている。

質問にあったように、公・民、団体、企業、大学等を含めたネットワークで設置した委員会を、2014 年に設立した際にブランドイメージ、戦略を考えている。一般的にまだ認知度が低い、それを考える際に共通認識として、エクサン市が文化のまちであったり、人々が快適に生活できるまちであったり、昔から法律に携わる人が多かったり、いろいろな特徴があるが、一番の特徴は、文化や自然環境など豊かな財産を持っているまちであるということによって認識が一致している。

そういった下で財産をより価値あるものにしていくため、現在の財産を活かしながら、新しい価値観を生むものとして、市の南の地区にあるエミールという経済ゾーンに、ザ・キャンパスという様々な研究機関を集約した新しい試みを作り、エクサン市が新たな起業家たちに認知されるような、また海外の企業に認知されるようなこの取り組みは、フランスでブランド化されているフレンチテックにも認められている。ただ、一般への認知度が低く確立されたブランドイメージとしては曖昧なものであるかもしれない。

例えば、先ほど説明したエクサン市にきた学生に大使になってもらうという取り組みは、エクサン市をブランド化するための取り組みとしては、ダンス大学ホールを監修している世界的なダンサーが率いるバレエ団、彼はフランス人ではなく外国人だが、外国人の方がリーダーとなり、そういった方々を通じてエクサン市のイメージを外に広げてくれるということで取り組んでいる。

Q：世界でまちづくりに成功している都市は、長期の計画を立て、市民協同、参画に取り組んでいるが、エクサン市では市民に説明していく過程はどのように取り組んでいるのか。

A：市民を巻き込む協議会というものを設立しており、都市計画に関する情報を発信するための展覧会を開催したり、定期的に会議を開催している。また、市民のアトリエという企画をつくり、市民が制作したパネルを用いて情報発信を行ったり参加型の企画を実施している。市民と市の情報交換や会議を定期的に開催している。

Q：フランスも世界で4番目の高齢社会になっており、平均年齢も80歳を超えていると思うが、フランスは年齢によって差別されないという法律があったかと思う。都市計画やまちづくりの中で高齢者の雇用で何か取り組んでいることはあるか。

A：高齢者の雇用に関しエクサン市での直接的な取り組みはできず、国レベルでの取り組みになるが、間接的にエクサン市では、高齢者でも買ったり、借りたりしやすい住居

の提供を通じて、そういった政策に取り組んでいる。フランスでも高齢化の問題に直面しているので、2017 年から 30 年のスパンで対策のための計画を進行している。

Q：先ほど視察した地区の開発をセメパという公社が担い、その公社は駐車場の運営も担当しているとのことだが、住宅を建設し、それを賃貸している事業、日本でいう公営住宅のような事業を行っているのか。また、交通関係、バス、自転車関係も公社で事業を行っているのか。

A：セメパはエクサン市に関することといえば、駐車場の管理のみを行っている。交通関係はエクサン市で行っており、2016 年 1 月以来、エクサン市では、エクス・マルセイユメトロポールという地域共同体に所属しているので、マルセイユと共同で管理している。

今年秋に運行を開始した電気バスや 1 つ目がパーキングの建設、2 つ目が路上の駐車場を撤去し、これから歩行者スペースを広げる予定としている。歩行者スペースを広げるだけでなく、歩行者が快適なように広場等も整備する。また、市内の決められたスペースに駐車するとそこから中心部まで運行する無料のバスに乗ることができる。

Q：駐車場について、セメパの視察で駐車台数が 2,700 台のスペースがあると聞いたが、熊本市は 1.5 万台分ある。多すぎると感じるどころだが、これから路上駐車スペースを無くしていくとなると、さらなる駐車スペースの確保が必要となってくると思うが、最終的な計画供給量があれば教えてもらいたい。さらに中心部の交通体系、自動車交通、公共交通、どちらに重きを置いているのか、感覚的な割合を教えてほしい。

A：確かに路上駐車をこれから無くしていくということもあり、さらに郊外に駐車場を増やす予定である。中心部から 4 キロほどの位置に建設する計画がある。それから市内の中心部にも 1 カ所、駐車場を建設する予定である。新駐車場は 3,000 台収容可能な駐車場になる予定。セメパで話があったとおり、街なかの駐車場と郊外に作る駐車場の両者のターゲットは別のものになる。



〔市庁舎前の広場〕

〈エクサンプロヴァンス市長表敬及び歓迎レセプション〉 11月4日 18:00

・本年6月、エクサンプロヴァンス市のマリス・ジョワサン・マジニ市長より、同市のまちづくり等に関する視察及び両市のまりづくり施策に関する意見交換、交流会等への出席のため訪問団派遣の招聘状が届いたことを受け、両市の友好関係の構築と更なる発展につなげることを目的として、同市を訪問することとなった。

・市役所においてマジニ市長を表敬訪問した際には、熱烈な歓迎を受けるとともに、武田朗マルセイユ日本国総領事出席のもと、市幹部職員、民間団体、大学、姉妹都市協会など多数の関係機関の方々の参加により、和やかな雰囲気の中、両市の末永い交流について懇親を深めた。

■場所：エクサンプロヴァンス市庁舎

■主な出席者：

- ・マリス・ジョワサン・マジニ市長、エクサンプロヴァンス市議会、市幹部職員
- ・武田朗マルセイユ日本国総領事
- ・SEMEPA職員、エクス・マルセイユ大学、姉妹都市協会、商工会議所等



〔マジニ市長歓迎挨拶〕



〔倉重議長表敬挨拶〕



〔エクス市議会議員と交流〕

〈まちづくり視察（ミラボー通り周辺、旧市街の景観、マルシェ等）〉11月5日午前
・ミラボー通りの朝は前日の景色とは一変し、衣類や鞆、雑貨などのマルシェ（朝市）
が通りの両側いっぱい軒を並べる。



・ミラボー通り北側の広場一帯では、野菜や果物、パン、魚介などの食料品を扱うマルシェが開かれ、地元の市民でにぎわっている。



・旧市街の街並み



10 その他の訪問・視察都市について

〈ドイツ・フランクフルト中央駅〉 10月30日 17:45

- ・羽田空港からフランクフルト空港へ到着後、フランクフルト中央駅を視察する。
- ・歴史的建築物として 1888 年に建築された重厚な駅舎デザインが特徴的であり、国内だけでなくフランスやオランダ、ベルギー、オーストリアなどへ向かう国際列車も多く出発している。一日約 45 万人が利用し、駅構内は通勤や多くの旅行者が行き交いドイツ国内でも利用者数は最多である。
- ・地下にはフランクフルト周辺を走る近郊電車 S バーンと地下鉄 U バーンの駅があり、中央駅前には路面電車やバス、シェアサイクル、EVカーシェアリングが配置され、フランクフルト市内の交通が中央駅に集約されている。

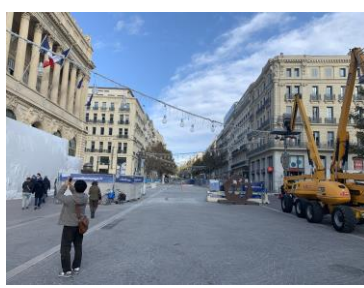


- ・利用者登録を行い利用し、市内各所にある無人ステーションで返却できる。



〈フランス・マルセイユ再開発地区〉 11月3日 14:30

- ・パリから鉄道にてマルセイユ駅へ到着後、マルセイユ再開発地区を視察する。
- ・マルセイユは地中海に面したフランス南部の中心都市であり、フランス最大の港湾都市である。
- ・ウォーターフロントの再開発を進め、アクセスしやすい中心市街地とするため、地下駐車場の整備や道路空間の再編による歩行者空間の拡大、自転車走行道路の整備に順次取り組んでいる。
- ・街路への植栽を上手く配列することにより、快適な歩行者空間の確保と景観形成が行われ、歩行者を中心とした新たな街に生まれ変わろうとしている様子が伺える。



1 1 フランス行政機構の概要及び特徴

- (1) わが国同様の中央集権国家である中で、1980年代から急速に地方分権が進展。
- (2) 先進諸国の中では国家形態、社会構造が特に類似し、州組織も存在。
- (3) 基礎自治体（コミューン 34,968）⇒県（デパルトマン 101）⇒州（レジオン 18）
- (4) 財政規模で見るとコミューンが4割以上、県約2割、州約1割
- (5) コミューン、県、州という3層制（あるいは広域行政組織も加えて3.5層制）
- (6) 住民はコミューンに対するアイデンティティが強い。
- (7) 県はナポレオン期に画一的に線引きされたエリア。
- (8) 州は80年代に法律で規定され、2003年に憲法上に明記された新しいエリア。
- (9) コミューンの数は多く、規模は小さい（人口30万以上は5都市のみ：パリ220万、マルセイユ86万、リヨン48万、トゥールーズ45万、ニース35万。
- (10) 都市圏など広域行政組織で行政サービスを担う傾向が強い。
- (11) どのレベルの自治体も議長＝首長制
- (12) 選挙（3,500人以上のコミューンの場合）は、独自の選挙方式（拘束比例名簿式2回投票制）により、先ず1回目の選挙があり、通常、各政党・グループはその結果を踏まえて、2回目の投票では連合名簿を作り、第1党となったグループの最上位の者が議長＝首長となる。（議員の互選による）
- (13) 議長＝首長選出後は、議員の中から担当業務を委任された複数の助役（≒日本の局長）を選出し、執行部を組織する。
- (14) 近年、日本と同じく中央集権的でありながら地方分権が進展
- (15) 大都市コミューン（10万人程度以上）では、近年、都市計画（景観、交通など）や市街地活性化、文化振興、市民参加・ボランティア活動などが注目されている。

1 2 各都市訪問・視察についての所感

熊本市議会議員 倉重 徹

(所感)

○訪問した各都市に共通して、それぞれの歴史を踏まえて建物を適切に保全しながら、新たに近代的なまちをつくっていきこうとしており、歴史と融合したまちづくりが行政と市民に共有されていると強く感じた。

○フランスではパークアンドライドが上手く導入されていると思う。熊本市もパークアンドライドの導入や電車の利便性向上、バスの交通網の再編も実施しているが、もっと市民の利便性を追求しながら進めていくべきであり、中心市街地へのアクセス方法について、公共交通の利用が促進されるよう、例えばインセンティブを与えるなど、もっと取組をアピールしていくべきと思う。

○訪問した都市は、歴史的に昔城壁に囲まれていた旧市街と外側が新市街という街のつくりが多く、その間を流れる河川を上手く生かした街並みの整備が行われていた。本市においてはお城の外堀にあたる白川沿いのイメージであり、今後の本市の特色あるまちづくりの一つとして、水辺を生かした景観形成や公共空間づくりが重要と思うので、法的な面での整備を含め検討していきたい。

○各都市ともに、昔ながらの石畳が残った状態でまちづくりがされており、車いすやお年寄りの方などにとっては優しくないのではと率直に感じたが、確認したところ、こちらはキリスト教の文化なので、近くの人がすぐに手助けをしてくれるので全然困らないということであった。まちづくりの施策をそのまま本市に当てはめるのは難しいことと思うが、このようなことも含めて我々の感覚と歴史の違いを肌で感じたところである。

○当初の目的の一つであった交通渋滞の解消に向けたヒントが得られた気がするが、各都市の施策をそのまま熊本に取り入れるのは法制度の違いなどから困難な面もあるので、現状と課題をきちんと整理し、歩行者を中心とした賑わいを創出するため、フランスの事例をどのようにアレンジしていくのか、本市の特色を生かしたまちづくりの実現に向け執行部と議論を重ねていきたい。

また、これまではまちづくりに対して交通網の再編などぼやとしたイメージの部分であったが、今回の視察で直接見聞きすることで、都心への車両の進入制限策など、しっかりとした形のものが得られたと思うので、今後、議会の立場から具体的な施策提案や形づくりに取り組んでまいりたい。

○ストラスブール市及び交流都市のエクサンプロヴァンス市を表敬訪問し、まちづくりに関するプレゼンテーションや意見交換会を通して、両市間の歴史や文化、現在のまちづくりに至る背景を学ばせていただいた。また、今回の訪問について、熱烈なる歓迎により温かく迎え入れてくださった方々に対して、心から感謝を申し上げたい。

今回の両市との意見交換や街なかを歩いて見て回ることで、市民にとっていかに暮らしやすく魅力にあふれた都市であるかを感じ取ることができた。

今後、官民双方での交流活動がますます深化し、両市との関係が発展的に継続していくことを大いに期待したい。

1 制度・施策等について

- (1) 日本との大きな違いとして、フランスは、国として市民の誰もが自由に移動できることを保障するための「交通権」の理念があり、そのための財源措置としての「交通税」の徴収や、自治体の財源措置が行われ、ソフト・ハード面の具体的な取り組みが行われている。
- (2) 自治体の公共交通施策の推進にあたっては、計画に沿っての首長の権限等、自治体の裁量権が大幅に認められている。
- (3) 公共交通施策の計画推進にあたって、市民と議会の協働により、継続性が図られている。
- (4) 車以外の様々な移動手段としての、トラム、バス、自転車、電動キックボード等の利用のためのソフト・ハード面の整備が進んでいる。
- (5) 歴史的な景観の保護の理念と実践が図られている。
- (6) 自己責任と権利意識等の国民性の違いや、行政のまちづくりに対する理念の違いを感じた。

2 各都市の公共交通施策・まちづくり等について

□ストラスブール市

- ・20 年以上前からの「車から人中心のまちづくり」の理念のもと、交通渋滞緩和策としての、市内中心部への車の乗り入れ規制、トラム導入と路線の拡充、パーク＆ライドの施設づくり、自転車道路の整備、自転車の駐輪場整備等、市民の様々な移動手段の確保のための、具体的な取り組みの実態を視察し把握することができた。
- ・市内中心部の歴史的な建物(世界遺産指定)と、街路樹、河川等、そしてトラムの走る街並み全体の美しさを肌で感じる事ができた。

□オルレアン市

- ・市内中心部の大聖堂をメインとした統一感のあるまちづくりに感心した。特に、架線レスのトラムや、街並みの建物とトラムの色調の統一や、歩道整備等、整然とした美しい街並みが形成されていた。

□エクサンプロヴァンス市

- ・電気バスの配備、中心部の駐車場確保、ミラボー通りのカフェやマルシェなどを視察
街中は観光客や、市民で賑わい、美しい街並みの明るさと、街全体の活気を感じた。

□その他

- (1) 歴史的な建物や橋等の、夜の美しい統一感のあるライトアップ。
- (2) 河川敷の、歩道、自転車道、公園、くつろぎの空間としての椅子の設置等の利活用策。

- (3) 歴史的な景観を守るための、建物や歩道の石畳の保存。

3 熊本市としての今後の取り組み

- (1) 歴史や文化や制度等の違いがあるものの、今後、公共交通網の整備や利活用促進等を図りながら、車から人への政策を策定し、中長期的な計画のもとでの、まちづくりを推進していく必要性を感じた。
- (2) 短期的な取り組みとしては、夜の街並みのライトアップや河川敷の市民利活用のためのソフト・ハード面の整備、自転車道や駐輪場の拡充、公共交通機関利用促進のための無料乗車の日の設定等が考えられる。
- (3) 中心部の渋滞緩和策の課題としては、公共交通機関の整備、利便性向上、利用促進等に加えて、市内中心部の駐車場の料金や、その在り方、商業施設等への車による製品等の納入時間の規制等についての検討が必要。
- (4) 中心部のみならず、地域交通網の充実等含めて、将来を見据えての公共交通全体の在り方を具体化し、市民の意識向上のための啓発も必要。

以上

令和元年度 熊本市議会 海外(フランス)視察における感想

今般、6泊8日の日程でフランス国内の4つの都市を視察させていただいたところであるが、視察の目的でもあった車に頼らず人が自由に歩いて暮らせるための街づくりと、これによる交通渋滞の解消を図るとともに、先進的な景観形成と公共交通機関のベストミックスによる魅力ある街づくりを実際に見て、歩いてそして乗車し体験できたことは、大変貴重な機会をいただいたものと、まずもって心より感謝しています。

視察した4つの都市にはそれぞれの特徴があり、また共通点も多く感じられました。

まず最初に訪れたストスブールでは、中心市街地から車を減らすために市民の移動手段の中心としてトラムを導入し、歩行者と自転車の専用道路が整備されていることにより、交通形態の棲み分けが図られていたことに、熊本市にも市電は走っているものの、まったく別物といった印象が強く残ったところである。加えて市街地の外側にパークアンドライドを設置してトラム利用における利便性向上に特段の配慮がなされていたが、このことは、本市において過去にパークアンドライドに取り組んだ事例と比較すると、非常に参考になる事例ではなかったかと感じました。

そして、一番印象深かったのは公共交通などの施設整備を行う財源として2%の交通税が課されていたことで、これは本市のみならず我が国とはまったく異なる制度であり衝撃的であり、非常に参考になるものでした。

次に訪れたオルレアンでは、同様にトラムが走行していたが、その走行方法が独特で軌道のみならず中心部では道路上を走行するといった画期的な方法でした。また、停留所をバスと併設しスムーズな乗り継ぎを図ったり、歴史的な街並みと景観を守るため、一部架線をなくして地中からの給電を行うなど素晴らしい取り組みとなっていました。特に地中からの給電システムは本市の市電に取り入れれば、現在の市電架線や電線でごちゃついた景観の改善に大きく寄与できるもので、検討と研究の価値はあるものと思われました。

続いて訪れたマルセイユは、地中海に面しており港町といった印象が強かったものの、街中は再開発が進められており、特に歩行者空間の拡大や自転車走行道路の整備を行うとともに植栽に力を入れておられましたが、まだ施工中ということもあり完成した姿を是非とも見てみたいと感じたところです。ただ、駐車場が少ないのか路側帯への駐車が異常に多く、交通への支障を懸念するとともにその駐車技術に感嘆させられたものでした。

最後に訪れたエクサンプロヴァンスは、旧市街地を中心に歩行者空間の整備が計画的に進められており、これに合わせて大規模な駐車場を地下に整備して景観に配慮するとともに、バスの公共交通網の整備とともに市街の外側にも駐車場を整備配置することにより、市街地への車の進入を抑制することで更にその効果を高めるよう工夫がなされて

いました。このことは、中心市街地内に多数の駐車場が存在する本市とは大きく違う点であると感じました。

また、住宅政策も交通政策と互換性を持たせるとともに、行政と開発公社が中心となって計画していることで、より効果的で実効性の高い計画となるよう取り組まれていたことは、本市においても行政や議会が担う責任の重さと創造性、実効性の更なる強化を図る必要性を強く感じるものでした。

以上、フランスとその4つの都市を視察したことにより全体的に共通して感じたのは、国の政策として法律で交通税を課す制度を設け、これを財源の一部として公共交通と車、人、自転車などをいかに効率よく区分するかを考え、それぞれの都市の市民がいつまでも暮らしやすく、移動しやすい街づくりを行っていることでした。

本市においては、交通渋滞の解消が最大の課題となっていますが、本市における現在の道路や公共交通と車の状況、そしてなにより市民の方々の様々な生活場面における公共交通と車の利用実態を踏まえると、今回視察した都市の交通政策をそっくりそのまま導入することは正直不可能と感じたところですが、電車とバスの利便性高い結節や駐車場の適正な配置誘導や規制は、これから訪れる高齢化社会においては非常に参考になるとともに、取り入れることの可能性はあるのではないかと感じたところです。

また、それぞれの都市で街づくりと景観整備に色々な配慮と工夫がなされているのを見て気づいたのは、意外と中心市街地の中で働いている人とオフィスを確認できなかったことです。街に溢れていたのは観光客と思われる人たちなのか、仕事のタイムサイクルがまったく違うのか、不思議な感覚を覚えました。本市ではオフィスが中心市街地に密集しており、このことも交通渋滞発生の大きな要因になっていると思います。

これからの本市の街づくりを進める中にあっては、この問題についても慎重に検討する必要があると思います。

なお、今般のフランス視察の中でもっとも強く感じたのは、やはり国民性の違いと風土、習慣の違いではなかったかと思います。建物などの街並みと景観は歴史的な建造物が数多く残っており魅力的なものばかりでしたが、たばこが屋外のどこでも吸えることや路上でのポイ捨て、ゴミの投げ捨てなどにより意外と駅のホームや路上は汚かったことが印象的でした。本市にも熊本城をはじめ多くの歴史資産などがあり観光資源ともなっていますが、その保存と利活用、そしてなによりそれを守るための市民のマナーは、はるかに称賛に値するものであると感じたところです。

よく「井の中の蛙」ということわざが使われますが、今回はじめてフランスという外国を訪れて、あらためて日本の素晴らしさ、熊本の暮らしやすさを再認識しました。

今後、今回の視察で得たものを議会側の立場として市政に反映できるよう努めることはもとより、市民のニーズに合った街づくりと交通環境の構築に取り組んで行きたいと思っています。改めて、このような機会をいただいたことに感謝申し上げますとともに、粗雑な文章ではありますが、報告とさせていただきます。ありがとうございました。

まちづくりに関する海外の先進地視察の報告

熊本市の道路交通の現状は、市内中心部の平均速度 16 ㎞/h(全国政令市ワースト 1 位)、市内の主要渋滞箇所数 180 箇所と、この主要渋滞箇所数は福岡県全体の個所数とほぼ同じで、三大都市圏を除く政令市でワースト 1 位となっており、市内一円で慢性的に交通渋滞が発生しており、中心部と高速道路や空港などの拠点へのアクセス性も大変低い状況にあり、交通混雑の緩和など長年の課題を多く抱えています。

一方、公共交通利用者数の減少が続いており、中でも、バス利用者数の減少は顕著で、ピーク時の 3 割以下にまで大幅に減少しています。このバス利用者数の減少は、民間交通事業者の経営悪化をまねき、運転手不足さらには、路線の廃止や運行本数の減少など、公共交通のサービス低下を招いています。

今後の人口減少・超高齢化社会に対応した“まちづくり”を進め、都市圏全体の地域活力の維持を図っていく将来に亘る“まちづくり”を考えるうえで、公共交通の維持・確保は大きな課題であります。

今回視察したフランスの各都市では、かつては日本と同様の車中心の渋滞していた中心市街地のまちなみから、歴史的景観を維持しながら、大胆に、計画的に、公共交通・歩行者・自転車中心のまちなみへ変化を遂げていました。公共交通における“まちづくり”の世界的なモデル都市を、実際に見る、また、それまでの過程の話を聞くことが出来たことは大変有意義でありました。

今回の視察を通して、単に渋滞解消のための道路状況の改善だけでなく、これからの熊本の魅力と活力のある“まちづくり”を考えるうえで、大胆なまちづくり施策の展開が必要であると、大きく視点が変わりました。

当然、視察先の施策をそのまま取り入れるのは、歴史的な文化の違い、法制度の面など様々な面から困難ではありますが、これからの熊本の“まちづくり”を考えるうえで、大きなヒントがいくつも得られたのではないかと思います。

今回特に注目したのは、市民の皆さまに積極的に利用していただけるような公共交通機関の一体的な施策であり、自転車専用道の充実、歩行者空間の確保を行い、魅力ある活力あるまちに生まれ変わっている、ということでありました。

駐車場・トラム・バス料金の一体性・所得に応じての定期券の料金など利用しやすい料金体系、交通機能が複合した乗り換え拠点の整備、パークアンドライド、出来るだけ中心市街地に車をもってこないような駐車場料金の設定、自転車が悠々と走行できる専用道の整備、レンタル自転車の活用等でした。

また、障がい者や高齢者などの社会的弱者にとっても、使い易い公共交通機関でした。

一例が、信用乗車方式です。

トラムに乗車した際に、実際にベビーカーと一緒に乗車してきたお母さんがいました。段差もなくスムーズに乗車され、人が多い車内で移動することなく、乗車と降車が同じ乗降口でできました。自転車、車いす、ベビーカーの方でも、自由にトラムを利用していただくには信用乗車方式は不可欠であると考えます。様々な問題点がありますが、今後研究していきたい点であると感じました。

次に、架線レストラムが走っていました。歴史的なまちの景観を損なわない、すばらしい取組と感じました。本市では、電車通りから熊本城を見上げる観光客をよく目にします。せっかくの熊本城が市電の架線と重なった風景となっています。熊本市にも是非導入できれば良いと思いましたが、架線レス専用の車両を導入しないといけないこと、しかし日本での許認可は降りていない等、課題もたくさんあることもわかりました。今後研究していきたい点でもあります。

フランスと日本では、行政・議会の仕組みも違い、自治体の裁量権も大きく違いますが、30年から40年かけて中心市街地の車の割合を減らし、自転車やトラム、徒歩などを増やす一体的な政策を実行し、現在のまちのかたちを作り上げてきています。議会の構成や市長が代わっても、市民がこれまで継続してきた政策を受け入れ、支持してきたことで実現できているとのことでありました。中長期的な展望を示したうえで議論を活発にしたいと思っています。

最後に、今回、議員・執行部・経済界・報道機関と一緒に視察できたことは、新しい熊本の“まちづくり”の実現に向けて官民一体となって取り組んでいくためにも、大変に有意義な視察であったと考えます。今後、具体的な施策にしたいと思っています。

視察終了直後の新たな決意

今回の視察調査研究活動は、これまでの議会での視察活動の中でも最もハードな活動であったと感じる。例年、独自に実施している国内における政務調査活動の時でさえ毎日 5～20 km 程の距離を難なく歩き回っている私でさえ、若干の不安を抱きながらの行程であった。それは、先進地の地理的關係から移動の時間を含めかなり凝縮されるものであった。研修の時間もさることながら交通機関の試乗体験や歩行距離に費やす時間も多く、就寝前のストレッチ等、随分気遣いされた方が多かったようです。また、慣れない食事が度重なり、行く先々にはコンビニ等遭遇することなく、自前の食料を確保する術もなく、身体的疲労度が増し、私でさえ健康不安が生じたのも事実です。しかし、苦慮する行程であった分、その時折に感じたものや得られるものも多々あったと感じます。今後は、研修中に記述した走り書きのメモを参考に、その一つ一つを丁寧に解析しながら、積み上げた知恵の取りまとめを行わなければならないと強く感じているところです。

そのような視察の中で最も印象的だったのは、単に政策のハード的やソフト事業の優れた部分を学んだことよりも、その地域の歴史と文化の偉大さや違いの大きさという、様々な地域で生きる人の根幹にかかわる事柄から改めて見つめなおさなければならないと感じ取ったことです。世界それぞれの地域では気候、風土、山・川・海等の自然形態の違いがあり、その違いによって生まれる衣食住にも当然の違いが生じる。これこそが地域の文化です。例えば、食事内容の違いについては少々苦慮したことはもちろんですが夕食時間の長さには、正直とても戸惑いました。日本での夕暮れ時の会食といえば、1 次会 2 次会と雰囲気を変えて気軽に街中を周遊する雰囲気が慣例となっていますが、まったくそのような習慣が見受けられませんでした。だからこそ街の中の商売の形態に違いがあるのは当然といえます。他にも、視察期間中、雨天の日は、街の中では傘をさして歩く人よりもフード付きのコートを着用している人のほうが多く見受けられました。私達とは、雨に対する認識の違いや服装や習慣の違いがとても鮮明でした。さらに道路形態に大きな違いも見受けられましたが自動車や自転車の利用に対する考え方にも若干の違いを感じました。このような生活習慣やその地域で培われた文化の違いは、人の生活の根底であるがゆえに決して無視できないものと強く感じました。それゆえ、今回視察を実施した先進地の事例を、「そのまま即座に熊本市に適応・・・。」といえど乱暴な議論になることも否めないため、今回学んだ事例が、どこまで本市に適応することが可能で有益となりえるのか・・・等望ましい将来像を含め、慎重に研究を重ねる必要もあると感じました。やはり、その地域ごとに醸成されてきた人々の思想や知恵を探り出し、まちづくりの基本の違いも含めてさらなる研

究を重ねたいと感じます。そのように意味では、今後も私自身が使命感を抱いて継続的な調査研究を行いたいと感じたところです。まさに、これからが本当の始まりであり大きな起点に立った意義のある視察であったと思います。

議会での派遣命令を受けた時から、その責任の重さを感じつつも、一部の報道や過ぎたる干渉が議会にも寄せられた為、一時的に戸惑いも抱いたのは事実でしたが、視察終了後は、さらなる責任の重さを感じつつもこれからの熊本市の見取り図を描く、その先ぶれになりたいと感じる次第です。

今後の具体的活動方針

今回の視察においては、市長以下熊本市職員、市議会、経済界、それぞれの視点で感じたものがあります。このことを踏まえ、今後は、以下に掲げたものを主体的なテーマとしながら、そのとりまとめを行うための意見交換会を重ねていきたいと思います。そして、市民全体のまちづくりに対する機運の醸成を図り、熊本市の将来像のそのフレームづくりを行う作業に入りたいと感じます。

- ① 中長期的展望に立ったグランドデザインを描きだす。
- ② そのための議論を重ね各論的な計画の構築を図る。
- ③ ベースとなる財源や推進方法について確立していく。
- ④ まちづくりの意義について市民との共有を図り市民意識の醸成に寄与する。

まちづくりに関する海外先進地の視察を終えて

1 前言

まちづくりをテーマにフランス地方都市の視察に参加させていただいた。その土地の景観と人の暮らしを間近に見ながら、また多種多様な交通機関を自ら利用することによって様々な得難い経験をすることができた。また、現地でまちづくりに関わる方々と直接意見交換をするとともに、一連の成果を市議会、経済界等立場を異にする参加者と共有できたことも、大きな収穫であったように思う。改めて、機会を与えていただいた関係各位に感謝申し上げる次第である。

2 まちづくりとは何か

個人的な最大の収穫は「まちづくり」の概念が大きく変わったということである。

「まちづくり」は、商業施設整備や道路建設などのハード面から、地域活動(activity)そのものを指すソフトの側面まで、様々な要素を内包している。ところが、個々の問題として議論することはあっても、これをトータルの問題としてとらえる機会は意外と少なかったのではないか。

例えば、今回の視察においても「熊本市の渋滞問題解決のため」としばしば報道された。

「道路の問題」イコール「車の問題」として取り上げられ、そこには「道路はそもそも誰のもの」「道路が果たすべき役割とは何か」という本質論が抜け落ちているように感じた。

私自身、フランスの地方都市を歩きながら、車も信号機もない広い歩行者専用空間を闊歩する市民の姿を見て、大変衝撃を受けた。「まちづくり」とは何か——「市民が喜んで出歩きたくなるような環境づくり」であると再定義することによってイメージをつくりあげ、ここから議論を重ねるべき、と強く思うようになった。

3 政治の役割

二つ目に、政治が果たすべき役割を痛感した。

時代の変化を読み取って、社会の仕組みを変えていくことは政治の重要な役割である。フランスにおいて、化石燃料への過度の依存と将来の環境問題を見据えながら、いち早く「交通権」という市民の権利や「地方分権」の考え方を確立していることは素晴らしいことだと思う。大きな変革の舵取りを政治が決断しているからである。もちろん上から押し付けるのではない。例えばストラスブールでは市民との間に500回もの意見交換して、現在のような歩行者空間を作り上げ、結果的に渋滞解消にも成果を上げている。何の提案もせず、ただ市民の声だけに任せていては、変革はできない。新しい考え方の提示と合意に至るプロセスの大切さを学ぶことができた。

4 これからの市政

視察を終えて「今回得られた経験をどのように市政に生かしていくのか」が一番求められていることだと思う。

先日は商工会議所の方から「まちづくり2050」という構想について説明をいただいた。大きな考え方について市政に関わる側と経済界の間で根気強く意見交換をして、合意形成を図ることは大変重要なことである。

またその一方で、短期的長期的に、「できること」と「できないこと」を精査して検討を進める必要がある。また、イメージがわからないもの、効果について確信がないものについては、実験的に空間や時間を限定して、行動に移してみるのもひとつの方法ではないか。ある種の社会実験である。(例えば、時間と地域を限定した歩行者空間の実現や、交通機関を特別価格で提供する日の設定など)

またオルレアン市でみた架線レス電車の技術的な可能性や夜間照明の在り方などについても大いに検討を進めたいところである。

5 まとめ

視察を終えて、国の違い、制度の違いは誰もが感じたところだが、それを「まちづくりができない理由にはできない」というのもまた、共通した思いではないかと思う。

ストラスブールは人口約27万人、エクス・アン・プロヴァンスは約15万人の地方都市である。日本の政令指定都市としての実力がいま問われているように思う。(了)