

フランス調査結果報告

2023年5月12日

一般財団法人 運輸総合研究所

客員研究員 三重野 真代

研究員 矢内 直子

アウトライン

- 調査概要
 - 調査概要
 - フランス調査概要
 - 日仏概括
- 心ときめくまちの姿
- 背景にある考え方
 - フランスだけではなく欧州全体の動き
 - 背景
 - 共通哲学
- 「車から人にまちを取り戻す」具体の取組
- フランスの新しいまちづくりの概念
 - ビルアペゼ
- 日仏比較分析
- 目指すべきまちの姿の提案

調査概要

調査概要

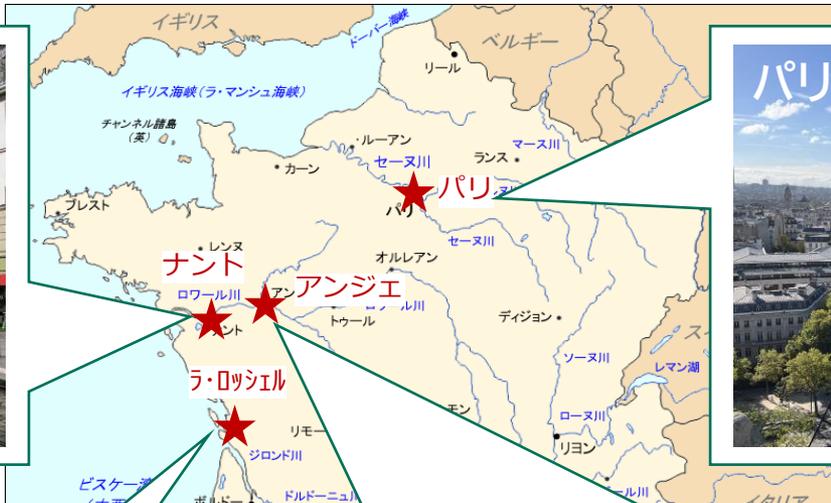
人と多様なモビリティが共生する安全で心ときめくまちづくり調査 (2022年度～)

- 人中心のまちづくりと言われて久しいが、実際の市街地においては自動車が優先される状況。また、車両の大型化や多様なモビリティの活用が進む一方で、生活道路等での幅員は不十分で、歩行者の安全性・安心感は低下。海外のような自動車より人が優先された心ときめくまちの状態とは言い難い。
- 海外の先行事例調査等を通じて、我が国が目指す心ときめくまちの姿、課題、実現方策等を整理することを目的。

座長	石田東生 筑波大学名誉教授
委員	齋藤喬 国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課長
委員	谷口守 筑波大学システム情報系教授
委員	田宮佳代子 国土交通省道路局環境安全・防災課道路交通安全対策室長
委員	服部卓也 国土交通省都市局街路交通施設課長
委員	牧村和彦 (一財)計量計画研究所業務執行理事
委員	桃田健史 自動車ジャーナリスト、永平寺町エボリューション大使
委員	森雅志 富山大学客員教授、前富山市長
事務局	(一財)運輸総合研究所
作業協力	(公社)日本交通計画協会

フランス調査概要

調査期間	2022年9月17日（土）～2022年9月28日（水）
調査目的	都市部における“ゆっくりを軸としたまちづくり”の概念、手法、実態の把握



日仏概括

	● 日本	■ フランス	調査年	調査機関/備考
面積	378,000km ²	544,000km ²		
人口 (順位)	約1億2,510万4千人 (11位)	約6,790万人 (22位)	人口:2022年 順位:2021年	*人口:日本:総務省統計局 フランス:INSEE *順位:IMF
人口増減率	-0.51%	0.18%	2021年	*IMF
名目GDP (順位)	4兆9,326億USドル (3位)	2兆9,574億USドル (7位)	2021年	*IMF
1人当たりGDP (順位)	3万9,301USドル (27位)	4万5,188USドル (23位)	2021年	*IMF
実質経済成長率	1.66%	6.77%	2021年	*IMF
失業率	2.80%	7.90%	2021年	*IMF
平均賃金	39,711USドル (OECD中24位)	49,313USドル (OECD中16位)	2021年	*OECD
人口千人当たりの 自動車保有台数	613台	589台	2017年	*世界の統計 2022(総務省統計局)

心ときめくまちの姿

人 にぎわい和気あいあいとした空間

心ときめくまちの姿

人 にぎわい和気あいあいとした空間



心ときめくまちの姿

人 にぎわい和気あいあいとした空間





モビリティ 人と多様なモビリティの共生







まち 一体的なマネジメント





心ときめくまちの姿

まち 一体的なマネジメント



背景にある考え方

フランスだけではなく欧州全体での動き

- EUは、各都市の指針となる、モビリティサービスによってQoLを向上させ持続可能な都市を実現する『SUMP（持続可能な都市モビリティ計画）』を策定。

2000 イギリス2000年交通法

- ・ LTP（地域交通計画）を導入

2001 EU交通白書

- ・ 「規制された競争」、交通モードのバランスを強調

2007 欧州委員会

- ・ 「都市モビリティに関するグリーンペーパー」公表
- ・ EU規則 1370/2007（PSO Regulation）制定

2011 EU交通白書

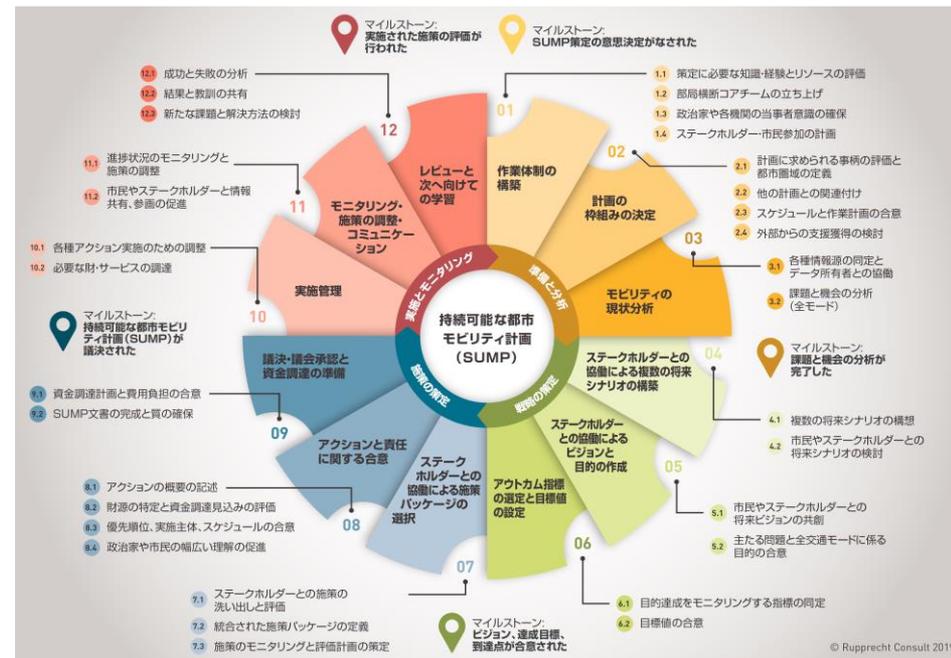
- ・ 2050年に向けた具体的なロードマップを提示

2013 EU「SUMP（持続可能な都市モビリティ計画）」

- ・ QoL向上に向けたモビリティサービスの方針
- ・ EU各都市のモビリティ計画策定の指針に

2019 EU「SUMP」第2版公表

- ・ MaaSや自動運転等各国の計画の内容を踏まえて改定
- ・ 地域の公共交通計画の策定を努力義務化



出典：一般財団法人地域公共交通総合研究所
 「持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン」第2版

背景①環境意識の高まり

- 自動車による大気汚染、地球温暖化への懸念、パリ協定の締結など、フランスでの環境問題への意識はこの20年で大きな高まり。
- 交通分野でも、環境によいモビリティが選択されるよう、行動様式の転換を促す施策が実施され、更に進化を遂げている。

■モビリティウィーク&カーフリーデー

- ・ラロッシュェルが1997年に世界で初めて都市政策一環としてカーフリーデー「車のない日」を実施
- ・2002年以降、ヨーロッパ全体でモビリティウィーク&カーフリーデーを実施(毎年9月16日~9月22日)

【パリ】カーフリーデーを“呼吸の日”として実施

【アンジェ】車移動が何をもたらすかを意識してもらい、市民の行動様式を変化させる目的



【パリ】カーフリーデーの様子

■EV・ハイブリッド車両使用の流れ

- ・【パリ】2011年にEVカーシェアリングの供用を開始したが、採算性の課題から2018年に事業停止。現在はその充電施設を一般に提供。
- ・パリ首都圏、リヨン等、12都市(2021年7月時点)で、車のクリーン度(Crit'air)を表すステッカーを車に装着することが義務付けられている。
- ・パリでは汚染度の高い自動車は、今後段階的に市内進入が禁止される

■環境への配慮を掲げた施策

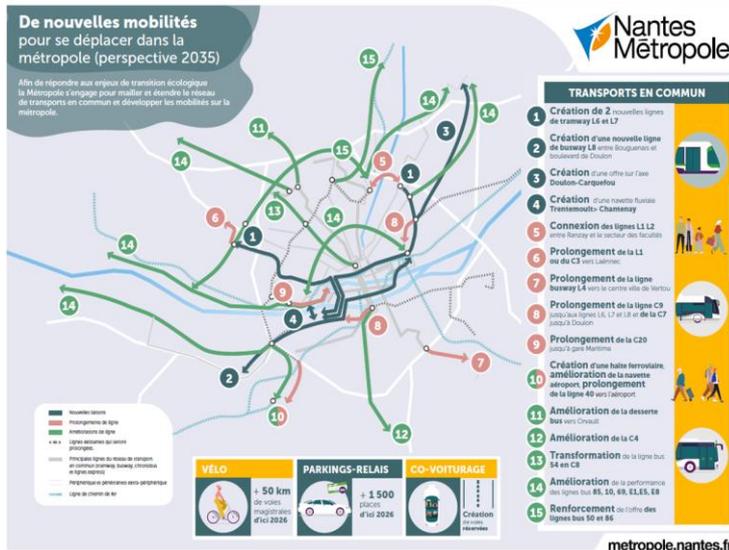
- ・ 2010年頃から緑の党(グリーン施策を重視)が支持を集め、現在では多くの都市で与党
- ・ 環境教育等にも力を入れている

背景②交通権の意識の高まり

- 1982年制定の交通基本法では、世界初の「交通権」を明記。
- 都市部では、自動車を使わない移動も保証されるよう、公共交通やアクティブモビリティなど多様な移動手段が適切に提供されている。

■多様な交通手段の提供

- 移動手段を適切に提供するため、各都市は都市圏交通計画(PDU)を策定。公共交通や多様なモビリティを整備するとともに、適切に選択できる環境を提供。

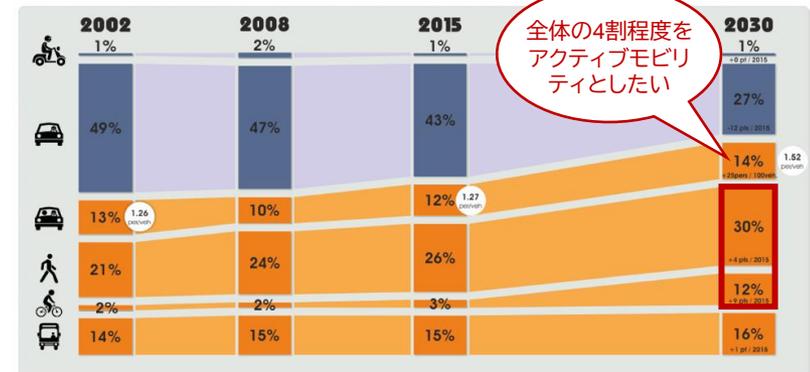


ナントにおける公共交通開発概要(徒歩、LRT、BRT、バス、自転車、パークアンドライド、シェアカー)

出典:ナント資料

■アクティブモビリティの推進

- 最近では、環境、健康等の背景から、モーターを使わずに人の力で移動できる「アクティブモビリティ」が注目
- 都心部では特に、徒歩も含むアクティブモビリティの割合を高めることを目標としている



都市部における交通手段分担率の現状と2030年の目標 出典:ナント資料

背景③交通安全意識の高まり

- モータリゼーションの進行で、20世紀後半は交通事故死亡者数が増加。
- 世界的に「ビジョンゼロ」思想が広がる中、フランスでも自動車より歩行者の交通安全が優先される意識が浸透。

■ vision zero ビジョン・ゼロ

- 道路交通システムにおける死亡・重傷事故をゼロにすることを目標とした、交通安全思想・運動
- 1970年代にスウェーデンから発祥して、今ではEU各国や他の国々の交通安全政策に取り入れられている。



ニューヨークにおけるvisionzeroのロゴ 出典:NYC

【EUでの具体的な取組み】

- 2050年までに死者と重傷者の数を実質的にゼロにする「ビジョン・ゼロ」の方針政策を公表。
- 2050年までに交通事故の死傷者をなくす「ビジョン・ゼロ」を念頭に、先進安全装置の搭載を新車に義務付ける等、「自動車と歩行者の安全性」と「インフラの安全管理」に関する法的対応を盛り込んでいる。
- フィンランドのヘルシンキでは、2019年に歩行者に関する交通死亡事故がゼロを達成。

■ パリ市の交通事故件数の推移

- 交通事故における歩行者の被害者数は年々減少している。

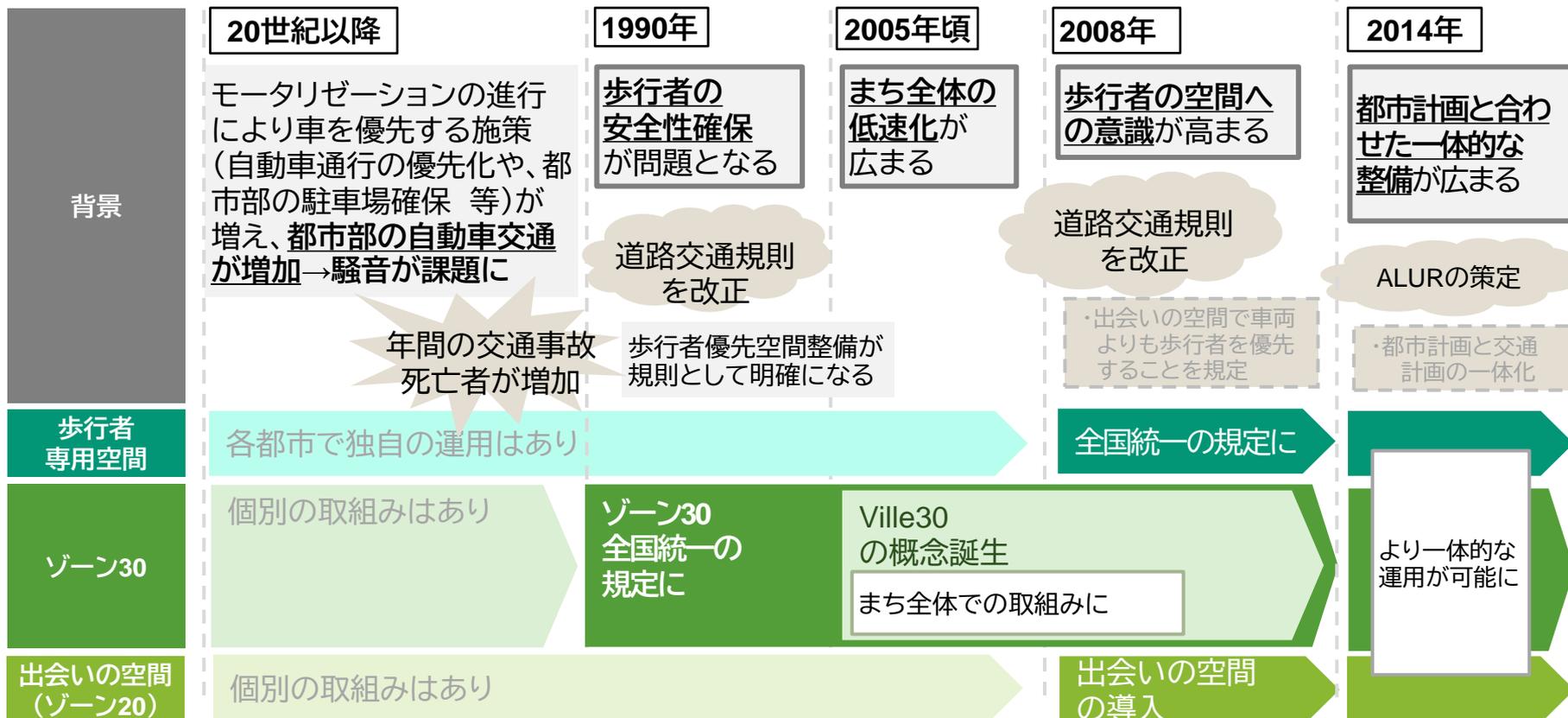


被害者の交通手段別交通事故の被害者数の推移
出典:パリ市 2020年移動に関する報告書

背景④ 静謐意識の高まり

- 交通安全に加えて自動車による騒音が課題になり、道路の静謐化を求める声も増加。空間での歩行者優先を明確にするため、**ゾーン30、出会いの空間（ゾーン20）**が法的に整備。
- 中心部の一部の道路・地区から始まり、まち全体の低速化に進展。

■フランスにおける低速化の考え方の変遷



共通哲学:自動車に対する適切な認識

大気汚染

環境意識

環境に負荷をかけない
乗り物での移動の促進

移動弱者

交通権

自動車の代替手段や
多様な公共交通の拡充

交通事故

交通安全

歩行者の安全性を
守る

騒音

静謐化

空間の静謐を守る
中心部の低速化



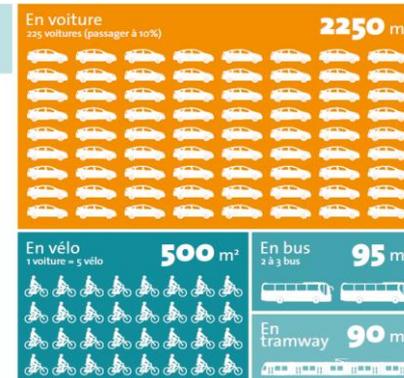
まちを車から人に取り戻す

■都市部の空間を自動車から人に取り戻す

- モータリゼーションの負の側面を、適切に認識。
- 都市部の空間を「自動車中心」から「人中心」に転換、取り戻すことが共通哲学となり、各分野で施策が展開。

Occupation de l'espace public
pour les déplacements d'un
même nombre de personnes

250
voyageurs

各モビリティの占有する空間の違い 出典:ナントメトロポールガイドブック

「まちを車から人に取り戻す」 具体の取組

取組①法制度

- 交通基本法で権利・財源・計画の3セットを制度化。
- 大気法、環境法や住宅・都市の法令でも、交通に関する義務や保障、連携計画制度等、部局横断した一体的な取組が制度化。

法制度の変遷

交通状況の変遷

1982 交通基本法 (LOTI)

- ・交通権の明記
- ・都市交通税（モビリティ負担金）の全国的な適用

1996 大気法
1996 交通基本法の改定

- ・環境保護と自動車削減義務
- ・都市圏交通計画（PDU）

2000 都市の連帯・再生法 (SRU)

- ・交通計画マスタープラン策定を義務付け
- ・環境保護の観点から公共交通、徒歩、自転車利用の強化を促した

2010 環境法

- ・交通権の再定義により、**すべての人のモビリティ保障を明記**

2010 交通法典

- ・公共交通の独立採算制の放棄

2014 ALUR
(住宅へのアクセスおよび都市計画の改革に関する法律)

- ・PDU（交通計画）とPLH（住宅計画）をPLUi（広域都市計画マスタープラン）に統合
- ・住宅開発計画に交通計画を連携させて作成（駐車場、駐輪ラックの設置の義務付け等）

2019 モビリティ基本法 (LOM)

- ・全都市圏へ**新モビ統合した地域モビリティ計画策定義務化**
- ・新モビ等の官民データ連携義務化とMaaS推進,相乗り推進
- ・グリーン化転換（ガソリン車禁止、自転車政策等強化）

・自動車が主流、都市内基幹交通の欠如

・1979年に民間委託制度の契約類型が法で提示される

・環境対策、渋滞対策の観点からLRTが再度整備される

・地方都市でもLRT整備が進む

・2006年ナントでBRT導入

・2007年パリでvelib(シェアサイクル)の運用開始

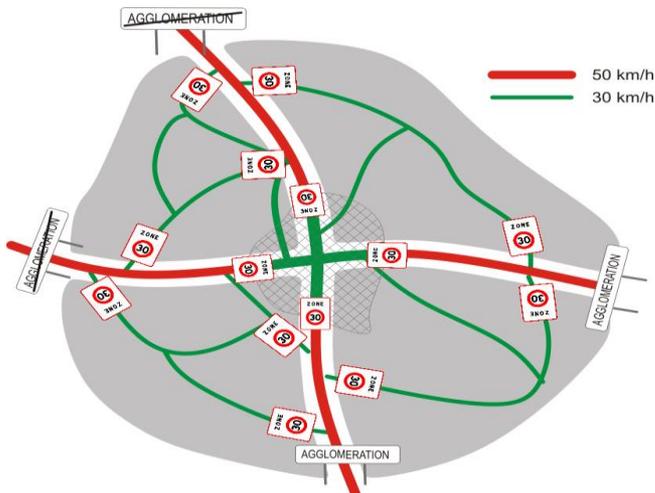
・気候危機への総合対策

取組②市内道路の低速化

- 郊外部から都市部に向けて段階的に道路の速度を下げる。
- 都市部道路の標準速度は時速30km。中心部の道路は時速20km以下。幹線道路は例外として時速50km。

■エリア内における自動車走行速度制限

- 郊外部からの都市部への流入速度を段階的に抑えることで中心部への通過交通の流入を抑制



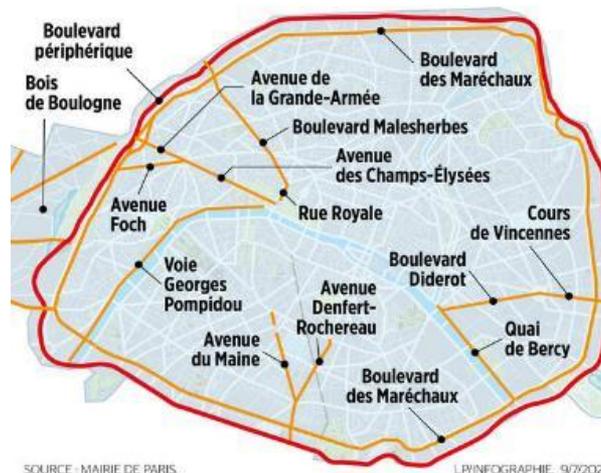
都市中心部での自動車走行速度
出典：ナント資料

■市全体のゾーン30化(パリ)

Les nouvelles limitations de vitesse

Au 30 août 2021

Zone limitée à 30 km/h Axes maintenus à 50 km/h Axes maintenus à 70 km/h



SOURCE : MAIRIE DE PARIS.

LPYINFOGRAPHIE. 9/7/2021.

青色 : 時速30kmに制限
 オレンジ色 : 時速50kmに制限
 赤色 : 時速70kmに制限

パリ市内の制限速度マップ
 ※出典: MARIE DE PARIS

■歩行者以外への影響

【自動車への影響】

都市部の自動車の実際の平均走行速度は15~20km/h
 →都市部の移動時間に大きな影響を及ぼさない

【自転車への影響】

道路空間の再配分により
 双方向の自転車レーンの増加
 →サイクリングネットワークの拡充に貢献

【環境への影響】

ドライバーが落ち着いた運転をすることで急ブレーキ、急発進等の減少
 →静謐や排気ガスの削減につながる

出典：Cetruシート

取組③自動車インフラの削減

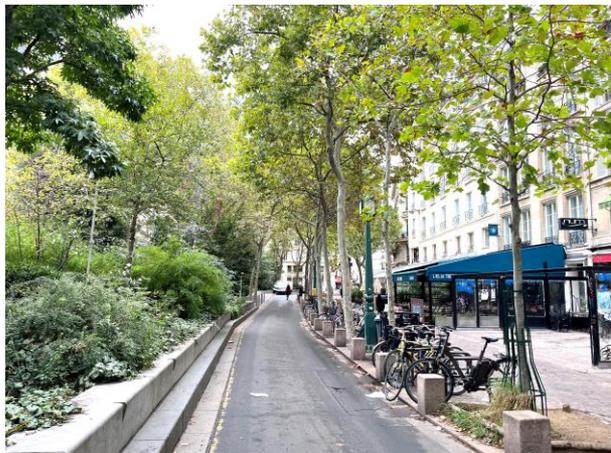
- 道路や駐車場等の「自動車インフラ」を、歩道、自転車レーン、バスレーン、オープンカフェ、植栽など「まち・ひとインフラ」に転換。
- 都市部で、自動車が快適に走行・駐車しづらい空間を構築。

■自動車から公共空間を開放する意識

「駐車場、走行空間など自動車のための空間を、バスレーン、自転車レーン、歩道、カフェスペース、植栽に転用するなど、より有効に活用する」

「路上駐車3台分をカフェにすれば1日に100人が利用できる、バス停留場にしたら1日に1000人が乗降できる空間になる」

「一方通行やバスレーン、自転車レーンの増加などにより、都市部を通り抜けしづらいような道路構造にしている」



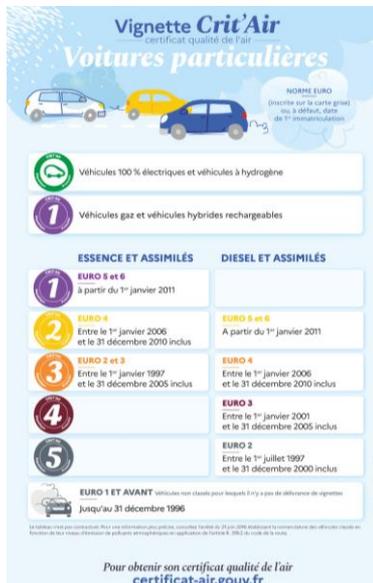
取組④自動車交通量の削減

- 道路・エリアにより、汚染度の高い車両の通行禁止または通行可能時間帯を設定。
- 自動車利用を認める場合でも、相乗りを促進する。

■車のクリーン度(Crit'air)の設定

- 車のクリーン度を1から5+電気自動車の全6レベルで示すステッカー
- パリ首都圏、リヨン、グルノーブル等、12都市(2021年7月時点)でフロントガラスへの装着が義務付けられている。

■クリーンエアゾーン(低排出ゾーン)



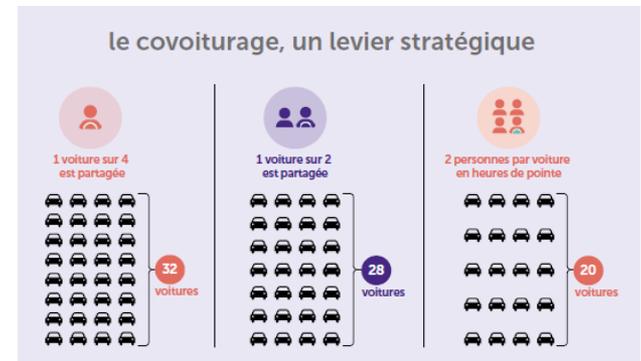
- 自治体が設けた基準(対象エリア、時間帯、車両の種類)に従い、汚染度の低い車のみがアクセスできるゾーン
- LOM法においてクリーンエアゾーン整備の検討を、人口10万人以上の広域自治体行政連合に義務付けている。(パリ、リヨン、グルノーブル等が導入)

【パリ首都圏】環状道路及び森林公園では、平日8時~20時はCrit'air4及び5の車は通行が禁止されている。

【ナント】2025年より導入予定

■自治体が進めるライドシェア(個人所有車の相乗り)

- 郊外部から都心へのアクセス道路などで、決まった時間に渋滞が起こるので、相乗り促進で解決を図る(アンジェ)
- 相乗り専用レーン化と、相乗り専用パーキング整備がフランス全土で進む
- バス・トラムのアプリに自治体主導でライドシェアアプリを包括させ利用促進(ナント)
- 相乗りをさせる方には、一人乗せると2ユーロが自治体からドライバーに与えられる。(ナント・アンジェ)



相乗りによる都市空間の開放を表す図(アンジェ PDU)

ステッカー制度「Crit'air」

取組⑤時間に応じたマネジメント

- 物流車は、流入できる時間や車両を制限。
- マルシェや通学路は、曜日や時間に応じて道路の使い方を変更。

■物流車両の流入時間制限

- ・ 中心市街地は物流車の流入時間を午前8-11時に制限(都市により10時までの場合もあり)
- ・ 将来的には車両のクリーン度合(ステッカーで区別)により、流入時間の制限を変えることを考えている。(ラロッシュェル、パリ)
- ・ 夜間物流の促進(パリ)環境や騒音への影響が大きい物流車の都市内流入について、流入時間の制限や車両を制限することで、エリア内での共同配送を実施。



エリア内は徒歩で運搬をする
物流業者(12時頃)



パリ市物流プラン
郵便配達

■曜日に限定したマルシェ(朝市場)の開催

- ・ 毎週曜日・時間帯限定で、道路空間を歩行者空間化し、朝マルシェを開催



■学校前空間や通学路の歩行者空間化

- ・ 通学路及び学校前空間を歩行者空間化



取組⑥ 多様なモビリティの活用

- 都市部ではトラムやEVバス、シェアサイクル、自転車、車いすなど顔の見えるEVモビリティやアクティブモビリティが数多く活用されていた。
- 静謐で、大気汚染もなく、目と目のコミュニケーションも可能な安心で人間的な環境を実現。

● 公共交通

- トラム
- BRT
- バス
- シーバス



● アクティブモビリティ



● EVモビリティ



● シェアサイクル



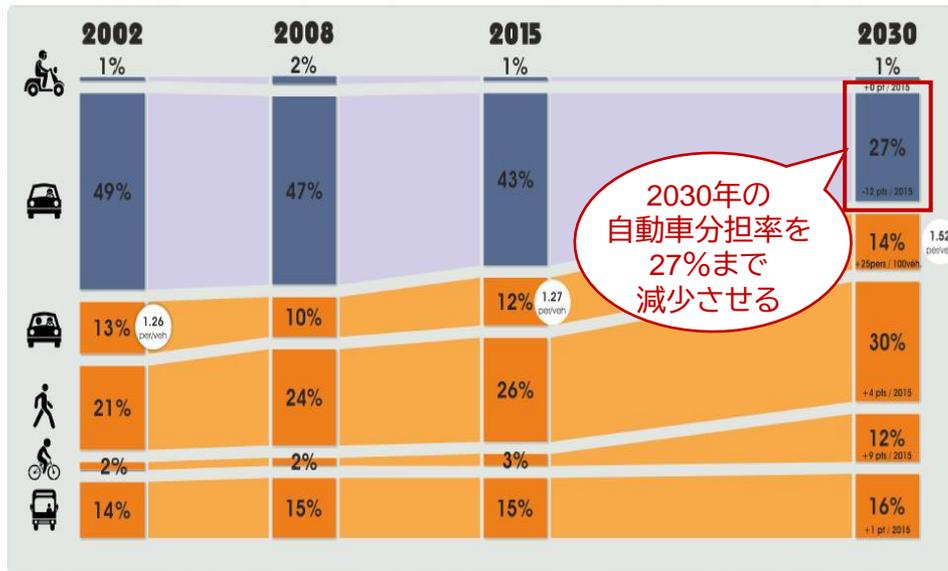
取組⑦数値目標の設定

- 各都市で、自動車から人に転換する方向で交通分担率などの具体的な数値目標を設定。
- 交通のみならず、道路の速度区分でも目標を設定。

■ 自家用車利用削減に向けた目標の設定

【ナント】

都市部での自動車(自家用車)利用削減に向けて、明確な交通分担率の目標をモードごとに設定。



都市部における交通手段分担率の現状と2030年の目標 出典：ナント資料

■ 道路区分の割合とゾーンの設定割合

現実の道路の活用状況は、8割以上が生活道路等だが、速度の8割以上は時速50kmでミスマッチ。

実際の都市内道路種別の分布に合わせて、8割以上の道路が時速30km未満になるよう目標を設定。

制限速度の分布

● 現在の分布



Current moderation: current distribution of road statuses, speed limits, etc.

● 将来の分布目標



Future moderation: possible distribution of road statuses, speed limits, etc.

実際の都市内道路種別の分布



Network prioritisation: diagram of the distribution of road category in the urban area.

将来：道路状況、制限速度などの将来の分布可能性 出典：Cerema資料 に加筆

フランスの 新しいまちづくりの概念

Ville apaisée (ビルアペゼ)

道路の速度設定でまちをデザインする

Ville apaisée (ビルアペゼ)

【直訳】 穏やかになったまち

自動車中心の社会から脱却し、都市空間を人に取り戻す

- 公共空間を自動車から人に取り戻すために、速度調整の利点を活用
- 土地利用特性に応じて公共交通やモビリティと自動車の分担を設定し、特に人の滞在が期待される中心部等は自動車移動ではなく人とモビリティが共生するよう道路を低速に設計
- 全体としてのモビリティバランスに考慮し、どのモードも除外しない設計とする



www.nantesmetropole.fr

Nantes Métropole

ナントメトロポールの発行するビルアペゼガイドブック
 ※出典：Nantes Métropole

都市部の低速化の考え方「まち全体を低速に」

- 都市における生活の質を左右する重要な要素のひとつである自動車の速度を下げる
- 都市全体の自動車速度は30km/h以下を標準として、あくまでも例外として50km/h制限を設定

期待する空間

安全な空間

環境にやさしい空間

静謐な空間

中心部地区内の低速ゾーンの設定「人が共生できる低速に」

- 歩道がなかったり狭い等、特に配慮が必要な箇所について、さらにスピードを緩和することで公共空間のホスピタリティを取り戻す
- 歩行者を最も優先し、自動車速度は20km/h以下もしくは、歩行者専用空間を設定
 - 速度差が少ないほど多様なモードと人は共生しやすくなる
 - 歩行者の生活する環境が良くなる

期待する空間

にぎわい和気あいあいとした空間

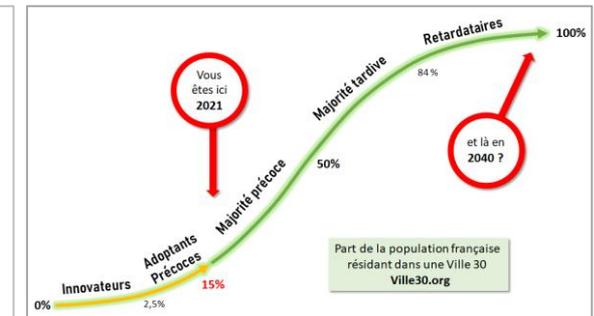
地域生活を主体とする空間

低速はゾーンから“Ville”へ

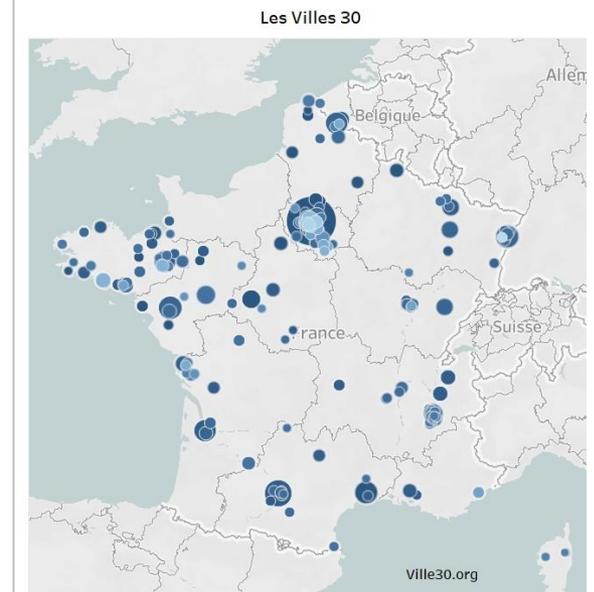
■まち全体を低速化する「Ville 30km/h(時速30キロのまち)」



時速30キロのまち
出典: Cerema



時速30キロのまちに住んでいる人のフランス人口に占める割合
出典: Ville30.org

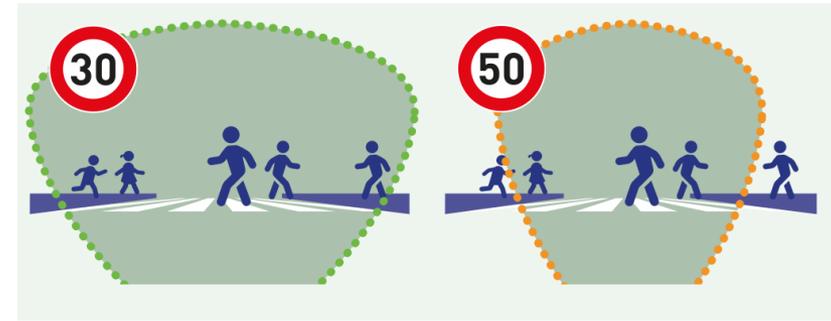


フランスの時速30キロのまち
出典: Ville30.org

Ville Apaisée(ビルアペゼ)の効果

●みんなを尊重する街へ

子供、ベビーカーを持った親、高齢者、事故の犠牲者、身体の不自由な人、自転車、ローラーブレード、歩行者など、誰もが都市に行く権利があります。自動車の責任ある使用は、特に適度な速度のおかげで、条件です。



●「時速30kmのまちでは鳥の声が聞こえる」

道路交通は、首都の騒音の第1の原因であり、騒音公害は、大気質に次いで病気の第2の環境原因でもあります。騒音に過度にさらされると、聴覚障害、不眠症、学習障害、集中力障害を引き起こし、心血管リスクを高める可能性があります。したがって、これは公衆衛生の問題です。Ville 30は、状況を改善するための重要な手段です

出典: ナント資料

Réduction de la vitesse	Revêtement peu bruyant	Revêtement standard	Revêtement bruyant
50 à 30 km/h	- 2.5 dB(A)	- 3.4 dB(A)	- 3.9 dB(A)
70 à 50 km/h	- 2.3 dB(A)	- 2.6 dB(A)	- 2.8 dB(A)
90 à 70 km/h	- 1.9 dB(A)	- 2.1 dB(A)	- 2.2 dB(A)
110 à 90 km/h	- 1.6 dB(A)	- 1.7 dB(A)	- 1.8 dB(A)
130 à 110 km/h	- 1.4 dB(A)	- 1.4 dB(A)	- 1.5 dB(A)

(Silvia, « Traffic Management and Noise Reducing Pavements », 2006.)

出典: ナント資料

●自動車以外のモビリティの移動が容易になる

自動車の速度が低下すると、特にサイクリストの移動速度が速くなるため、自転車の移動が容易になります。一方通行の道路での双方向のサイクリングの確立により、迂回路に関連する制約が制限されます。

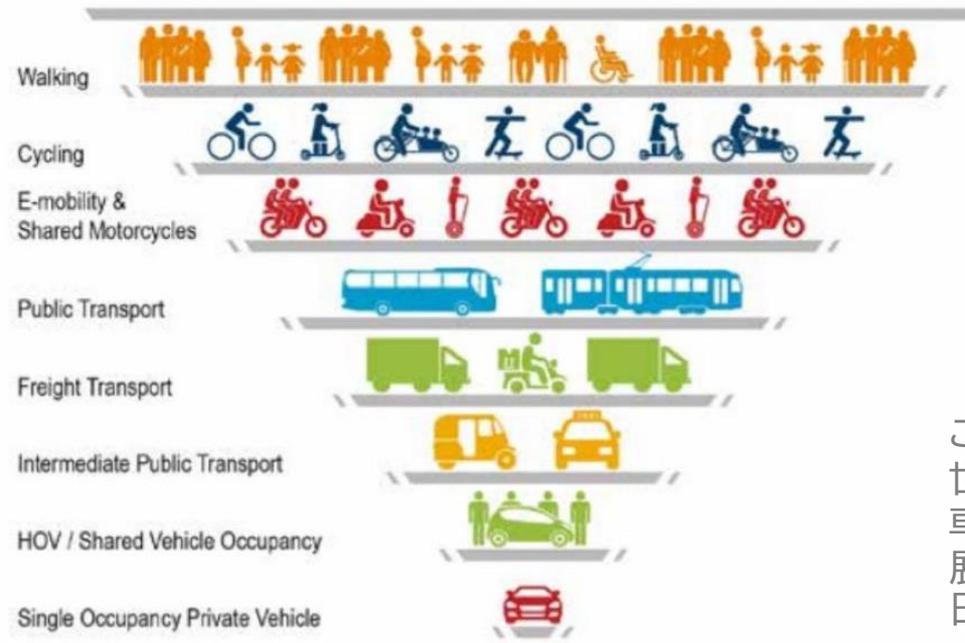
●商業の活性化

●生活の質の向上

日仏比較分析

比較①自動車に対する認識

- フランスは、エリアに応じて優先される交通モードを設定。
- 都市部では、人・公共交通・モビリティが優先、自動車利用が抑制されるよう、交通・道路・都市等の分野で同時に施策を展開。
- 対して、日本の道路はどこでも自動車ファースト。自動車の抑制と公共交通等の優先を同時に行う施策とはなっていない。



これはフランスに限らない世界的潮流。先進国で自動車ファーストのまちづくりを展開している国は、いまや日本ぐらいではないか。

Note: Pedestrians, cyclists, and motorcyclists are considered vulnerable because they lack external protection.
Source: Adapted from the Green Transportation Hierarchy proposed by Chris Bradshaw in 1994.

出典)WRI Ross Center

比較②人中心に対する認識

- 日本の「人中心」は、歩道や広場の整備等の自動車侵入を禁止した歩行者専用空間の機能拡充であって、道路空間での人の地位は引き続き低い。
- 日本の狭隘な道路では、歩行も危なく、モビリティを活用した移動が難しく、「あらゆる人を包摂した」まちづくりにはなっていない。
- 見た目は整えても、歩行者空間に隣接する道路空間からの騒音や排気ガス、匂い、交通事故の危険性など、目に見えない価値は考慮されない。
- 一方、フランスで行われている人中心のまちづくりは、車道部分も含めた取組となり、五感で落ち着ける穏やかな空間を全体形成している。



比較③道路速度に対する認識

- フランスは都市部の道路標準速度が**時速30km**、中心部は**時速20km**に**対し**、日本は道路はそれぞれ時速60km、時速30km。
- 速度設定について日本は交通安全の観点から警察権限、フランスはまちづくりの観点もあり、自治体権限。

都市部の低速化の考え方「まち全体を低速に」

中心部地区内の低速ゾーンの設定「人が共生できる低速に」

時速50km制限道路

ゾーン30

出会うの空間(歩行者優先空間)

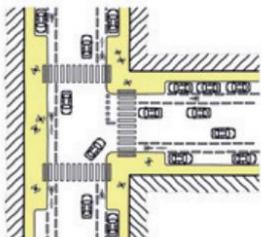
歩行者専用空間

交通量の割合

構造の例



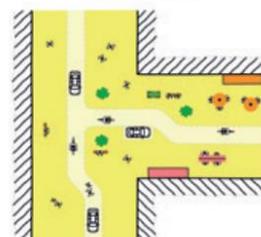
Section à 50 km/h



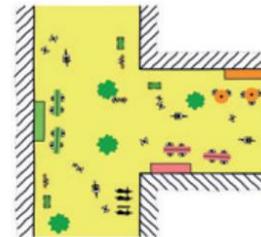
Zone 30



Zone de rencontre



Aire piétonne



■ 地元の地域交通
■ 一般交通(通過を含む)

Cerema資料

歩道	必要(両側)	必要(両側)	不要(全面歩行空間)	不要(全面歩行空間)
自転車レーン	必要(双方向)	必要(双方向)	不要	不要
車道	必要(双方向)	必要(双方向)	不要(走行時は中央部を走行)	不要(基本走行不可)
横断歩道	設置が必要	必要に応じて設置が可能	基本は設置不可(時間帯を限定したゾーン設定の場合等は設置が可能)	基本は設置不可(時間帯を限定したゾーン設定の場合等は設置が可能)
コンセプト	—	単なる自動車の通過空間ではなく生活の場とする	誰もが同じ空間を共有するにぎわいの空間	何よりも徒歩での移動を容易にする
設定される主な空間	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路 	<ul style="list-style-type: none"> 都市部エリア全体 	<ul style="list-style-type: none"> 道幅が狭い箇所 事故が多い箇所 	<ul style="list-style-type: none"> 商店等の前 小中学校前

比較④低速モビリティに対する認識

- フランスでは、道路が低速設定等のため、都市部のどこでも低速モビリティの走行が可能。車両の規制も日本と異なるため、多様な低速モビリティの活用が確保されている。
- 日本では法令上は公道走行可能な車両であっても、他交通との速度差から、実質は走行可能な道路が限定されるため、開発されども活用が困難な状況。



ミニトレイン(アンジェ)



400kg以上の積載量を持つ
カーゴバイク



リヴォリ通り(パリ)



キックボードを持ってトラムに乗る人(アンジェ)

比較⑤道路・歩道での共生に対する認識

- フランスでは、道路空間や歩道空間における、人と多様なモビリティの共生が進んでいる。
- ハード設備で車両速度を抑制することに加えて、ソフトツールを活用し人々の意識を共生や低速に向ける「気づき」を与えている。

共生を意識させる看板

まちの利用者に、自転車レーンとの棲み分けについて示した看板や、自転車の日通行量の掲示板の設置により、モビリティとの共生を意識させる仕掛けがあった。



フラミンゴやカメ、豚等を用いて歩行者と自転車やキックボードとの共生を示した看板「通りはジャングルではない」(ラロッシュェル)



歩行者や自転車と共存する自動運転車

速度掲示板



- ・自分の速度が表示される
- ・速度を守るとニコニコ顔

アンジェ資料



「30km/hで走るアンジェが好き」

郊外部から都市部へ入る40カ所に「30km/hで走るアンジェが好き」というメッセージを書いた看板を立て、住民に低速に対する理解を促す。



アンジェ資料

シェアモビリティの自動速度抑制

シェア電動キックボードで速度制限エリアに入ると、GPSにより速度が自動制御される(アプリでの通知あり)

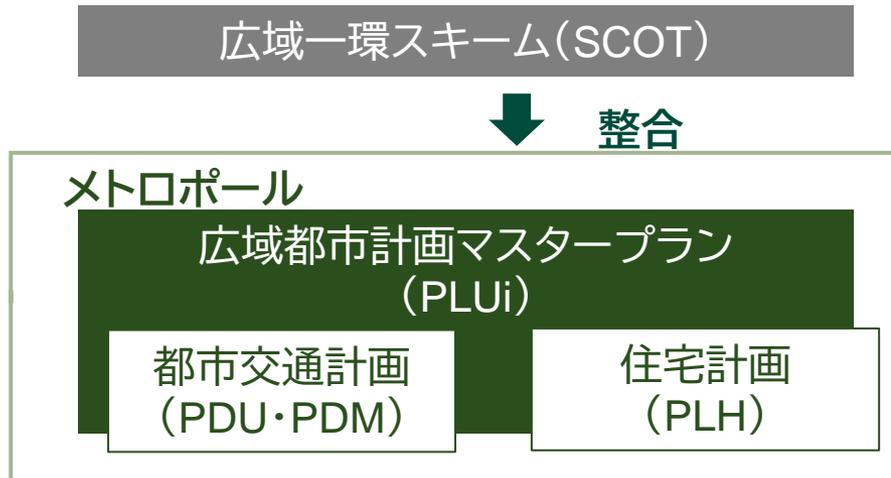


(アプリの警告)
キックボードの速度を下げます
あなたは時速10km/h制限エリアに入りました

比較⑥取組方法に対する認識

- フランスでは、都市交通計画と住宅計画を統合したマスタープランを作成。道路、交通、住宅、都市計画等を一体的に検討する体制。
- 新規住宅建設を公共交通の提供エリアしか認めない自治体計画もある。
- 反対派がいても丁寧な合意形成活動で実現に移すフランスに比較して、日本は実証実験を繰り返し、何年経っても実装されない地域もある。

■メトロポールにおける計画の作成体制



各自治体(コミューン)

自治体の計画・施策

↓ 整合

建築・事業許可

■セーヌ川岸通りの歩行者空間化

- 清溪川事業(ソウル)に感銘を受けた議員により計画を推進
- パリプラーージュ(人工ビーチ化)→左岸歩行者空間化→右岸歩行者空間化と段階的に進めた
- 事業に反対する人も多かったが、合意形成活動をやり直すなど、3年間をかけて丁寧に市民に対応することで、2019年からセーヌ右岸の河畔道路の年間を通しての歩行者空間化が運用された
- 迂回交通の検討も進めたが、歩行者空間化によりトラフィックエバポレーション(交通量の自然蒸発)がおこった



比較⑦まちに対する認識

- フランスの「まち」は、人々が楽しそうに暮らしている。
 - 「ひと」が「ひと」と、心がときめくようなコトをしている
 - 「まち」に、心がときめくようなモノが溢れている
- 花鳥風月を五感で感じ、語らい、思索、文化、人間的営みができる場所。



目指すべきまちの姿の提案

日本版Ville apaisée（ビルアペゼ） ～スローカブルなまちづくり～

まちづくりとしての低速の活用

- 子どもや高齢者の交通安全だけでなく、あらゆる人の移動環境の確保と賑わい向上、ウェルビーイングな暮らしの実現を目的とした、包摂的なまちづくりとして道路の低速化を活用。
- 低速になった「道路」は、交通が穏やかになり、多様な公共交通や低速EVモビリティなどの移動手段があらゆる人と共生できる、生活の場としての「通り」になれる。
- 人とモビリティが共生する「通り」と、歩道や広場、沿道商業施設等が空間一体として整えられた心がときめく「地区」を、人が集まる中心部から実現。
- 中心部地区からまち全体へ、自動車の活用を再定義。空間を自動車から人に取り戻すことで、日本の“まち”の体質・在り様を根本的に変えることができるのではないか。

自動車のまちから、人の心がときめくまちへ

日本での展開について

1. 日本でこれまで取組が失敗していた理由

- ・自動車ユーザーの声が最優先とされ、通学路といった“子どもを守る”以外の理由で低速化の合意が取れなかった。
- ・「事故に合わない」ことが優先され「まちをつくる」発想はなかった
- ・「警察は時速20kmの道路を認めない」スタンスと認識されていた。

2. ウェルビーイング・包摂性を求める今、日本も取り組むタイミング

- ・免許を返納する高齢者や若者など自家用車ファーストとしない人々の増加。特に、免許返納後の高齢者の移動環境整備は社会問題化。
- ・新しい低速モビリティや自動運転などの新技術が出始めているが、実装のためにはモビリティと人が共生できる道路環境が必要。
- ・自動車アクセス前提から、モビリティ前提による中心市街地活性化へ。

3. 活用が想定される場所、日本での展開

- ・ゾーン20は、中心市街地、旧市街区、歴史地区、温泉地など人が集い、古くからのセンターラインのない狭隘な道路が多い地区での活用が想定。
- ・現在の通学路やゾーン30指定されている道路も含めて、幅員5.5m以下の道路は、原則時速20kmにしてはどうか。
- ・幹線道路以外の都市内道路も原則時速30kmにしてはどうか。

日本版Ville apaisée（ビルアペゼ）
～スローカブルなまちづくり～

**取組にご興味のある方は
運輸総合研究所まで！**