

FUJII Intercultural 藤井由実

フランス都市政策の背景

2023年5月12日 運輸総合研究所
「交通・道路・都市の在り方を考えるセミナー」

ヴァンソン藤井由実

著書「フランスのウォーカブルシティ・歩きたくなる都市のデザイン」
「フランスではなぜ子育て世代が地方に移住するのか」
「ストラスプールのまちづくり」 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」
翻訳監修書
「ほんとうのフランスがわかる本」 在日フランス大使館推薦



フランスのウォーカブルシティ
歩きたくなる都市のデザイン
フランスの都市政策 Intercultural

なぜ、ウォーカブルな街をスピーディに実現できるのか？
都市計画の分野でフランスの都市政策を解説
2012年度土木学会出版文化賞受賞

1

FUJII Intercultural 藤井由実

なぜフランスでは人と多様なモビリティが共生するまちづくりが可能であったか？

1. 都市空間整備は、モビリティ再編成を伴って行われてきた

福祉・健康の観点からも総合的にモビリティ施策を構築
時速制限30Km/hのフランスの地方都市中心市街地で進むWell-beingを実現する
スマート（スロー）・マイクロモビリティ・自転車・徒歩推進政策



2

FUJII Intercultural 藤井由実

1.モビリティを包括した都市空間再編成

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



ナント市（人口32万人・広域自治体連合人口約69万人）© VINCENT FUJII Yumi

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
1990年・道路交通法改正・30ゾーン整備規定の策定

3

FUJII Intercultural 藤井由実

1.モビリティを包括した都市空間再編成

歩いて楽しい中心市街地を整備するモビリティ施策

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
2008年・道路交通法改正・ゾーン20整備規定の策定



アンジェ市（人口15万人・広域自治体連合人口約30万人）© Anger Loire Métropole

4

1. モビリティを包括した都市空間再編成

人口が少ない村でも徒歩環境を整えているフランス

ソミュール市（人口5万人）の静かなたずまい
中心市街地には車を入れない
© VINCENT FUJII Yumi



ピアリッツ市（人口2万5千人・広域自治体連合人口約13万人）のBRT © VINCENT FUJII Yumi



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

5

人口34万人のニース市・トランジットモール© VINCENT FUJII Yumi



誰がどのように政策を策定し、実行しているのか？

2. 組織と制度・自治体と地方政治家が主体となる都市政策
3. 国の方向性・公共交通と徒歩環境導入を支える法整備
4. 合意形成と市民の意識・環境保全と社会の連帯

6

2. 自治体と地方政治家が主体となる都市政策

議会、行政の充実した人材と多様性

ナント市長
メトロポール議長



ナント広域行政連合体
（人口約69万人）
の議員リスト

- 2014年から罰則のある「選挙における男女候補者リスト平等法」(2003年策定)
- 人口10万人以上の42自治体の11都市で女性が市長
- 全国で専任議員は3.6%

*日本
「政治分野における男女共同参画の推進に関する法律」(2018年策定)

(出典・Métropole de Nantes)


7

2. 自治体と地方政治家が主体となる都市政策

議会と行政の協働体制

- 市長が、副市長を議員の中から任命【パリ市・副市長48名 議員163名】
- 副市長の直接的な指示で、行政各々が活動する

パリ市役所
（市人口224万人）
街路移動部の組織図

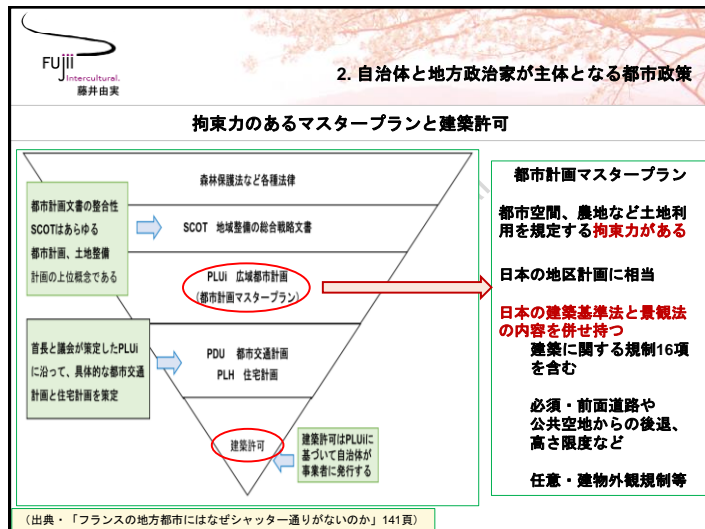


職員数・1,700人
（パリ市役所全体
=50,000人）

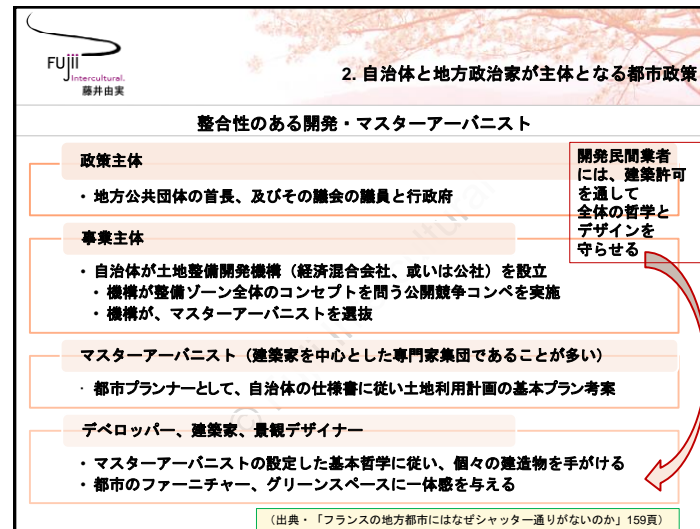
予算・12億ユーロ
（1,560億円）
（パリ市年間予算
=1兆3,000万円）

(出典・Ville de Paris)

8



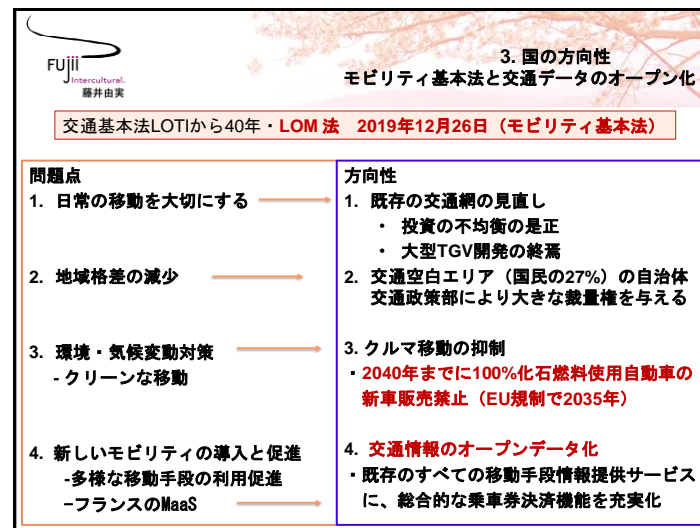
9



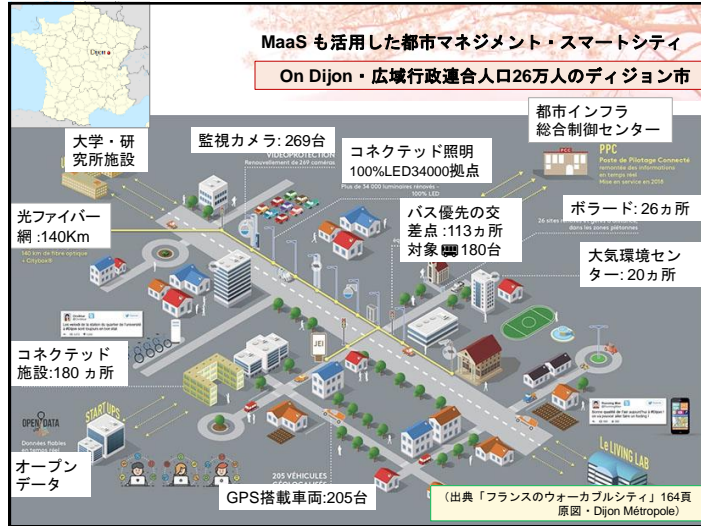
10



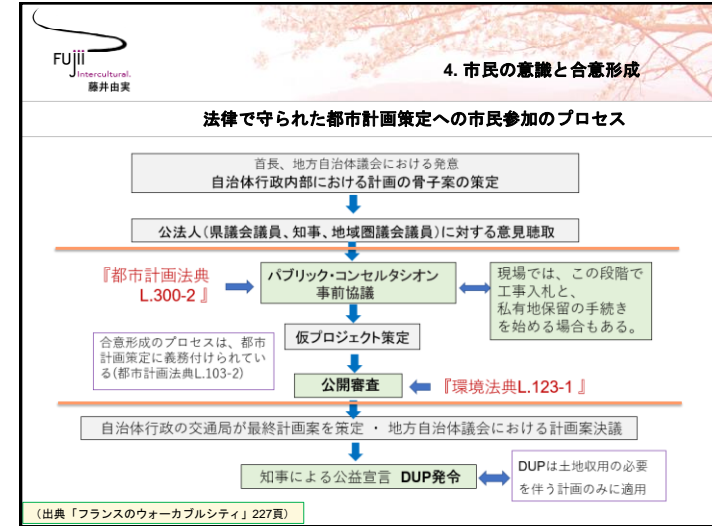
11



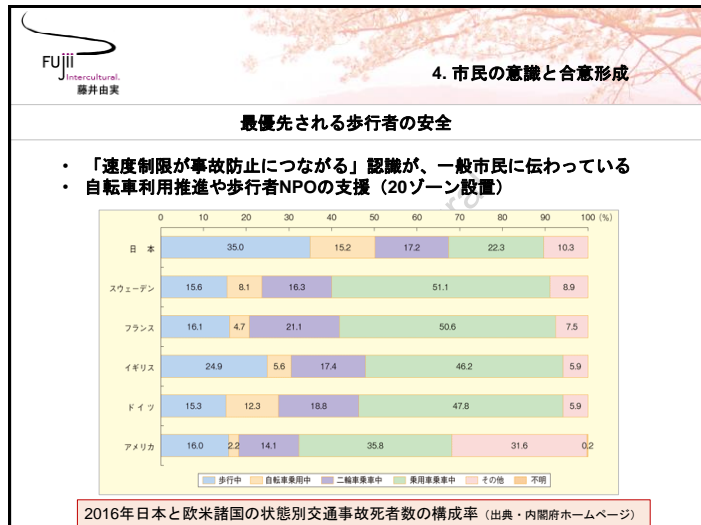
12



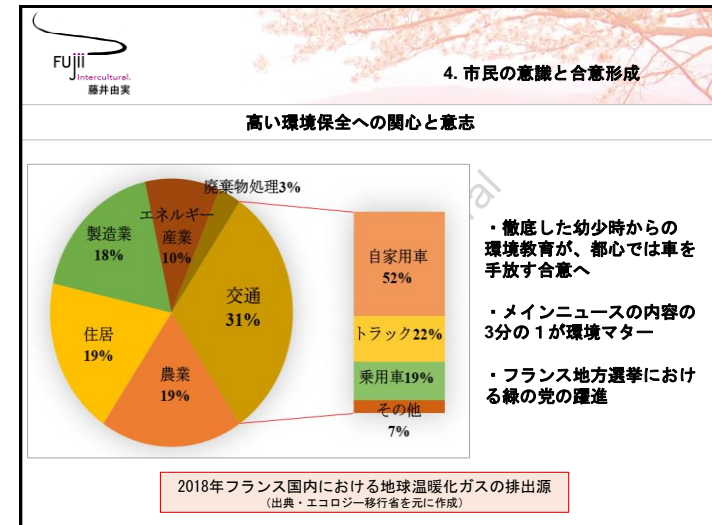
13



14



15



16

