

都市交通計画を通してみた フランスの行政

3

ヴァンソン藤井由実



©The Yomiuri Shimbun

反対意見も企画の「つ」として 取り込む行政の覚悟

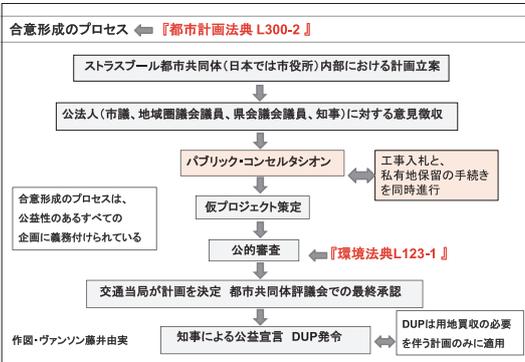
元来公共性の高い企画では、立場が異なる市民の利害の対立は避けられない。フランスは、「市民が意見を表明する機会」を、一連の事前協議のプロセスの中で法律が保障した。行政が主催する公開

だけでなく、地域全体の成長と次世代への責任を伴った議論ができる民意の成熟」が求められる。

都市計画法典や環境法典を背景にしたフランスの合意形成のプロセス（図参照）は、「行政がどのタイミングで市民に情報公開を行うか」を明確に提示し、「すべての公共計画の決定およびその採決に伴う合意形成の報告書」には市議会の承認が必要だ。

具体的には、自治体での内部調整を経て、プロジェクト周知活動を中心とする事前協議を市役所の裁量・主導で行う。広報の重要性を十分に認識し、都市・交通計画にできるだけ多くの市民を巻き込み（自治体が工夫を凝らすパンフレットは基本全戸配布。ネット活用は当然）。市民の利害関係が対決する場合には、まちづくりの長期ビジョンを示すマスタープランに沿って「最大公約数の市民が恩恵を受ける方向性」を首長と議会が決断する。

ちなみに交通計画では、「輸送能力とコスト、路線導入地域決定」が、市民からの質問の半分以上を占める。市民の意



図：フランスの合意形成のプロセス

討論を通じて、市民が「賛成、反対を問わず、共通問題意識を共有する姿勢」を培ってゆくことが目的だ。事前協議に参加できる「時間の余裕」と、「自分の利益

これらのプロセス実行には、行政側にも相当の覚悟（人材と予算）が求められるが、「計画主体は役所」であり、反対者の説得に時間を費やすのではなく、反対意見のどの部分が企画にプラスの変更を持たらす可能性があるかを共に探る。だが、「『反対する市民』が計画を施行するわけではない」という事実が冷静な視線でとらえられている。あくまでも最終的な責任の所在は市長で、市民対象のパ



BRTおよびバージョンアップした路線バスサービス開通イベント (2013年10月5.6日)のお知らせポスター(メッス都市共同体提供)

また工事開始後も、進捗状況や工事中の車の迂回道路を説明する機会を設けるなど、最後まで広報の努力を怠らない。議員と行政スタッフが一緒に商店を廻り、賠償金申請方法を各店

議員と行政の協働で行う、商店街への対応や広報活動

見徴収を経て交通政策部で再度練った案を「公的審査」にかける。公的審査委員会は行政裁判所が任命する専門家や有識者(予定沿線での非居住が条件)で構成され、さらに大規模な市民対象の公聴会などを経て、「計画の経済的・社会的インパクト」等を叙述する膨大な頁のレポートを作成する。官選の知事が、最終案における関連法律との整合性を確認して「公益宣言」を発令すれば、「土地収用権」も発生し工事を開始できる。一連のプロセスで市民から寄せられた質問と行政側の回答のすべてが、議会への報告書に記述され一般閲覧できる。つまり「役所仕事の見える化」である。

舗に説明したり【商店への対応の透明性】、路線の植林式など地域の各種イベントには必ず市長や議員が出席する。LRTやBRTの開通式には、どの都市も路上パフォーマンスを伴うまちを挙げてのイベントを行政が仕掛けている。

タクシーと自動車産業は公共交通導入に抵抗したか?

タクシー利用者はLRTが導入されてもタクシーに乗り続けるので、業界の反対は少ない。また自動車メーカーも「環境」という先を読み公共交通導入に反対するのではなく、いかにクリーンな交通手段を開発するかに力を注いできた。交通は経済だ。日本では「自分は公共交通を利用しないので税金投与は反対だ」と言う意見があるらしいが、「自分は利用しなくても、LRT導入でまちが美しくなり不動産価値が上がれば良い」という意見がフランスで聞かれる。また、公共交通は社会政策だ。免許を持たない若年層も高齢者も、すべての市民がライフサイクルの中で必ず公共交通を利用するシーンがある。首長と行政は『富の再配分』という社会哲学に基づいて、「事故の少ない安全なインフラの整備、安価な交通手段の提供を通して、最大数の市民が求める「住みやすい都市」を構築して次世代に残す」との信念で働いている。

筆者プロフィール

ヴァンソン藤井由実

(VINCENT-FUJII Yumi)

「日仏異文化マネジメント」コンサルタント

大阪出身。1980年代より、パリを中心に欧州各地に居住し通訳として活動。2003年からフランス政府労働局公認の社員教育講師として、「日仏異文化研修」を企画。『トラムとにぎわいの地方都市・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受賞・学芸出版社)、翻訳監修書『ほんとうのフランスがわかる本』(在日フランス大使館推薦書・原書房) 交通ブログ www.fujii.fr/blog/

これだけ合意形成を丁寧に行うので(市民の8割の合意を得るといふ意味ではない)、たとえ市長が交代しても、計画自体は独立して生き残り行政が遂行するシステムが出来ており、都市計画の一貫性が保障されている(通常LRT導入などの大型企画は市長の任期6年の間に完遂する)。また、5年毎にすべての都市交通計画の社会評価報告書の作成が法律で義務付けられており、自治体の計画立案義務、国からの補助金交付、計画の実行、事後評価、次の計画改善につながるプロセスが、生かされている。きつとそんな丁寧な仕事は外部に委託していると思われるかもしれない。次号はフランスの地方行政の在り方に触れる。