



都市交通計画を通してみた フランスの行政 ⑥

ヴァンソン 藤井由実



©The Yomiuri Shimbun

**コンパクトシティとは、
「住みやすいまちづくり」の追求
一つの共通正解はない**

公共交通を導入して都心のにぎわいを取り戻したフランスの地方都市は、本当に素晴らしく美しくなった。フランスも30年前はクルマがなければ何処にも行けなかった。人口がスプロール化して郊外に伸び、都心の商店街はすっかりその魅力を失っていたが、公共交通を導入し、歩行者専用空間を整備し、自転車利用を推進してきた。最初から完璧な都市空間を目指してきたのではなく、要所から少しずつ20年かけて行ってきた。日本からの訪問者にライジングボラードを紹介すると（日本国内では新潟市にソフトボラードが設置されている）、「もしトラブルボラードが降りず救急車が入れないと誰

が責任を取るのか」というご質問があった。フランスでは最初から失敗やトラブルを数多く想定して「結局何もしない」のではなく、「とりあえず導入してみても現状に応じて改善してゆく」方法を取り入れてきた。そのために、各自治体間の情報交換を通じての経験値の共有が進み、例えばデジョンとプレストなどは共同発注してLRT車輛コストを下げた。

住居の拡散を避けようとすれば、ある程度の都市の過密化と高層化の容認につながるが、決して現在の郊外住民を都心に居住誘導することがコンパクトシティの目的ではない。これから庭付きの一軒家を求めて郊外への移動を考える若い世代、地方税や固定資産税を支払い、消費活動が盛んな現役人口を都心に引き留めることだ。また、フランスでは高齢化に伴い、かつては郊外の一軒家に住んでいた市民が、まちなかの

「何でも歩いて出来る便利さ」と「階段のないフラットなマンション生活」を求めて、都心での住居を求める動きが加速化されている。つまり市民の方から、都心部回帰への動きが始まった。郊外型だった大型店舗チェーンも4年前から、市街地の180㎡以下のフロアで住まいに身近な小型スーパーの経営に乗り出した。単身所帯が増えたという社会背景も手伝って、ハイパーマーケットの15%の顧客が移った。当然こうしたスーパーは公共交通の結節点に位置することが必須条件だ。「生活の主要機能、仕事、学校、消費行動の場所などがコンパクトに配置されたまちが、市民のニーズを満たす都市」という意識が益々高まってきている。「そしてある程度の高層建造物をまちなかに建てれば、都心の余った土地にグリーンスペースを確保できる」と、環境保全にもプラスだと考えられている。



picture@VINCENT-FUJII



いつも家族連れや若い人たちにぎわっている小都市の中心地に整備されている歩行者専用空間（クリスマス間近のアンジェ市）

フランスの地方のまちづくりを支えたもの

快適な都市空間は万人に与えられたチャンスの平等だ。そこでどう生きるかは個人の生活観と努力による。だからフランスは結果の平等には日本ほどこだわらない。それよりも大学間競争、企業誘致合戦等において、いかに地域を魅力的にして人を呼び込むかの工夫を自治体が行っている。

しかしこういった都市の発展は人口増加を前提とした住民誘致を目的に行われている。フランスも1980年代には出生率が

1・86にまで減少したが、その後、「子育て所帯への減税」「子ども手当」などの現金支給「保育所充実等のハード整備」「就労女性の職場復帰を労働法で保護」等の施策を国策として採用し、また中央政府から天下りした80年代の国有企業のトップも、企業の重い社会保障負担を共有してきた結果、現在では出生率は2・01にまで回復した。統計をみるとよく言われる「移民家族の子どもさん」ではなく、フランス国籍の家庭に子どもが2人から3人が平均した家族像となっている。まちの活性化には子育て所帯の存在が不可欠だが、東京の目黒区で騒音に対する苦情で、保育園設立が中止になった。少子化対策には「子育て中の家族に対する社会の温かい目」が最も大切で、公共交通でベビーカーを押していれば必ず誰かが助けてくれる社会の空気と、「公共交通におけるベビーカー利用に関する審議会」を必要とする人々の意識との差は大きい。しかし、どの国にも増して「他人への思いやりや配慮」に長けた日本社会。これからの展開に期待している。

パリ、東京、ロンドンにも家族で住んだが、フランスの地方都市で子ども3人を育てて本当に「住みやすい」と感じた。職住接近で（フランス人は一日に平均25km移動し、56分を費やす）ワークアンドライフバランスを実現しやすく、また文化イベントやス

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/

ポーツ施設が充実、何歳になってもあまりお金をかけず新しい活動に楽しくチャレンジできる環境が整っている（これも税金の使い方の違いだ）。日本のように「何でも簡単に多くのものが手に入る超便利な消費社会」ではないが、人々はまだ地域の朝市で野菜や果物を求め（地産地消）、さまざまな地域活動を通じて友人たちとあるいは家族と日曜日にはゆっくりと食事をする習慣を大切にしている（フランスは日曜日は商店は閉まる）。そこには「スローフード」「絆」といった言葉は氾濫しないが、ただシンプルな生活の喜びを美しい景観の中で堪能する姿がある。それを支えてきたのが、この30年間のフランスの「快適なまちづくり」を追求してきた、国や地方政治のリーダー、それを支えてきた行政の人たちだと思っ