

フランスにおける交通計画と都市計画との連携

流通経済大学 経済学部 教授 板谷 和也

1. フランスの都市計画制度の概要

フランスの都市問題は、交通渋滞や大気汚染などの交通に関わるものだけでなく、住宅不足や社会的隔離（移民や貧困層が集住する地区の存在など）といったより幅広い要因に基づくものも多い。またそれらの問題に向き合うべき基礎自治体（コミューン）は、広域合併が進まず人口でも面積的にもきわめて小規模なところが多く、単独では有効な対策を打てない場合が少なくない。

そのためフランスでは、これらの問題を抜本的に解決することを目的として近年多くの制度を創設・改訂してきている。それに伴いフランスの都市計画のプロセスは大きく変化し、その中で都市計画と交通計画は密接に関係するようになった。2000年に制定されたSRU法において、新たな広域計画であるSCOTが規定されたが、このSCOTは土地利用計画PLUおよび都市住宅計画PLH、都市交通計画PDUといった基礎自治体が定める計画と整合したものになっている必要がある。またこのSCOTを核とする計画制度は、従前は近隣地区レベルで策定されていた各種計画の規模を拡大し、都市圏全域を対象とするように改められた。それによりこれら計画を策定し実施する主体は、単独の基礎自治体ではなく複数自治体の連合体である広域行政組織（EPCI）であることが一般的になった。

この過程で、フランスの都市の多くが直面する住宅不足とスプロールへの対応方法が検討されてきた。フランスの大都市中心部は地価が高いため、貧困層は中心部に住むことができず郊外に住むことになる。彼らは自動車を持つことができれば自動車で移動するが、自動車を持たない場合は公共交通機関が利用できなければ通勤すらすることができず、貧困から抜け出すことが難しくなる。この問題

に対しては、低廉な集合住宅の供給や、中心部と郊外とを結ぶ大量交通機関の整備、そして大量交通機関でアクセスできない地域における開発の抑制といった方策が考えられ実践されている。

こうした事例について、次節にて具体例を交えて論じることとしたい。

2. ストラスブール、ナント、オルレアンにおける連携の実例

(1) ストラスブール

ストラスブールでは多くの効果的な施策が行われているが、特筆すべきはトラム（路面電車）を積極的に整備していることであろう。多くのトラムに共通する特徴は、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ということである。つまりトラムは、郊外と中心部とをダイレクトかつ短時間で移動できる手段なのである。ストラスブールのトラムもそうした特徴を持っている。

ストラスブールのトラムは、郊外では一般の鉄道と同様にトラム専用の空間を走行し、中心部では公共交通と歩行者・自転車以外は入ることができない道路を走る。こうすることで自動車交通による渋滞に巻き込まれずに走ることができるようになる。またフランスのトラムは乗降時に運賃支払い手続きをする必要がない。そのためフランスのトラムでは信号や乗降客の乗り降りでも長時間待たされることは基本的になく、走行速度も速いので移動時間が短く済む。

このような方式のトラムは日本ではほとんど導入されていないので、このシステムの魅力を感じるには国外に行って体験するしかない状況である。



図 2-2-3 ストラスブール中心部の道路を走るトラム



図 2-2-4 ストラスブール郊外部の専用空間を走るトラム

またストラスブールでは1991年に第一路線が開業した後も路線の追加開業が続いている。トラム停留所予定地では住宅開発が行われ、公共交通を利用しやすい。トラムを中心とした公共交通の沿線で開発を促進させ、それ以外の地域では開発を抑制するという方法はブラジルのクリチバなど著名な事例がいくつかあるが、フランスでもそれに近い開発が行われているといえる。

とはいえ、公共交通の恩恵を受けにくい立地条件の宅地も既に多く存在している。また、トラムの停留所まで歩くことが難しい程度の距離がある場合も少なくない。このように、駅や停留所と出発地・目的地の間をつなぐ交通手段の確保も重要である。ストラスブールではトラム停留所に隣接する駐車場を整備し、自宅から最寄り停留所まで自動車で移動し、駐車してからトラムで中心部に出る（パークアンドライド）ということが可能になっている。

もちろん、トラム開業以前には中心部まで自動車で直接アクセスする人も多かったのだが、そういう交通行動を放置してしまうと中心部で渋滞が発生し、自動車ユーザーのみならず中心部の住民や歩行者にも悪い影響を与える。そのため、ストラスブールでは中心部を自動車進入禁止区域とし、その周縁部に地下駐車場を設けている。ただし、中心部の駐車料金は郊外のトラム停留所隣接の駐車場よりも高いので、トラム運賃と合わせたトータルでも、郊外に駐車してトラムで中心部に出た方が割安である。

このような状況を政策的に作り出すことで、住民を公共交通利用へと誘導しているといえる。



図 2-2-5 トラム開業予定地と住宅開発



図 2-2-6 トラム開業後の様子



図 2-2-7 ストラスブールのトラム停留所に隣接するパークアンドライド駐車場



図 2-2-8 ストラスブール中心部の地下駐車場

(2) ナント

フランスでは1980年代に入るまで、旧来の路面電車が次々に廃止されたために全土で3都市にしか路面電車が残っていなかったのだが、その後新たにトラムを整備する都市が急増した。ナントはその最初の都市であり、1985年に最初の路線が開通し、その後延伸が続き計3路線が運行されている。またそれ以外にも、トラム同様に専用の空間を走るバス（BRT、フランスではBHNSと称される）路線も存在する。

ナントでもストラスブールと同様に、こうした幹線交通の周辺で宅地開発を進める手法をとっているが、ナントでは沿線全体に開発する「コリドー型」と、駅や停留所の周辺に都市機能を集積させ都市核とし、その核と核の間を高速で結ぶ「ポーラリゼーション型」の二つの方法を採用している。後者は駅や停留所の間隔が広い郊外で主に用いられる。

トラムはBRTと比べて整備費が高いものの、輸送力が高く周辺開発が順調に進んだ場合に車両の追加などを心配する必要が少ない。そのうえ、バスと比べてトラムの方が開発を進めやすく、不動産価格の上昇もトラム沿線の方が大きいという。

いずれにしても、大量交通機関の整備と宅地開発を連携させてコンパクトシティを目指すための方策としてナントで行われている政策が有効に機能していることは間違いなく、都市計画と交通計画の連携事例として注目に値する。



図 2-2-9 ナントのトラムと停留所



図 2-2-10 ナントのBRTと沿線環境

(3) オルレアン

フランス中部の都市であるオルレアンでも状況は同様である。トラムの第1路線が開業したのは2000年であるが、このときのルートは中心部と南部の大学等が立地するニュータウン、それに北部の国鉄駅とを結ぶ路線であった。トラムの沿線には他のフランスの都市と同様に宅地開発が進み、停留所隣接のパークアンドライド駐車場も整備された。

オルレアンで特にトラムの整備にあたって問題になったのは、中心部と南部の間にロアール川という川が流れており、橋梁を新設せず既存の橋の4車線のうち2車線をトラム用に転用するなど、自動車の利便性を低下させる施策が行われたことである。中心部商店街や住民に対する説明が丁寧に行われたこともあり開業後に目立った渋滞が発生することはなかった。トラムが走るときだけ鉄道路線に変わる道路を日本ではトランジットモールと呼んでいるが、トラム整備に合わせて周辺の景観整備を行ったこともあり、こうした道路はきわめて魅力的な空間となっている。



図 2-2-11 オルレアン駅前のトランジットモール

むしろ中心部では、トラム開業前に一般車両の通行が認められていた道路の一部で渋滞が生じていたのが、トラム開業後に自動車進入禁止となったことで歩行環境が大きく改善している。オルレアン・のシンボルである大聖堂前の道路は、トラム第1路線のルートから外れたために自動車が自由に走行できる状態だった。しかしここはトラム第2路線のルートとなり、交通処理の関係で車道は残ったものの、道路の様子は大きく様変わりした。必ずしもトランジットモールにこだわらず、状況に応じた道路整備を行って目的を達しているといえる。



図 2-2-12 オルレアン大聖堂前 2003 年(左)と 2015 年(右)

3. 各事例に共通する特徴

以上の3都市における事例は、いずれもトラムやBRTといった大量交通機関の整備とその結節点を中心とした宅地開発を行い、公共交通機関を活用した自動車に頼らないまちづくりを進めているといえる。こうした都市計画と交通計画の連携がなければ自動車利用の削減や渋滞の解消は難しい。フランスでは制度的な後ろ盾もあり、こうした連携が効果的に進められているといえそうである。

注：本節の内容は、板谷（2015）²⁾の内容をもとに再構成したものである。また本稿の一部は、日本都市センターによるフランス諸都市の現地視察（2015年3月）による調査結果に基づいている。

【参考文献】

- 1) ベルナール・マルシャン（2008），フランスの都市計画と持続可能な発展，都市科学研究，第2号，pp49-54
- 2) 板谷和也・森本章倫（2015），フランスの公共交通を活かしたまちづくり，都市とガバナンス，Vol.24，pp58-79