

フランス各都市のまちづくりについて

～まちづくり海外先進地視察報告書～

令和2年2月

熊 本 市

目 次

I フランス各都市のまちづくり	
1. 視察の概要	
(1) 視察目的	1
(2) 視察参加者	1
(3) 視察の準備と報告	2
(4) 視察行程	3
2. 視察都市の概要	
(1) 視察都市	4
(2) 都市規模	4
(3) ترام車両の一覧	5
3. ストラスブールのまちづくり	
(1) 都市の概要	6
(2) 公共交通の概要	7
(3) 交通に関する取組	9
(4) 景観に関する取組	26
(5) 公式訪問の詳細	27
4. オルレアンのまちづくり	
(1) 都市の概要	61
(2) 公共交通の概要	61
(3) まちづくりの取組	63
5. マルセイユのまちづくり	
(1) 都市の概要	75
(2) 歩行者空間化に関する取組	75
6. エクサン・プロヴァンスのまちづくり	
(1) 都市の概要	77
(2) 公共交通の概要	78
(3) まちづくりの取組	81
(4) 公式訪問の詳細	85
II まとめ	104
III 今後の展望	107

I フランス各都市のまちづくり

1 視察の概要

(1) 視察目的

本市は、平成 28 年熊本地震によって、未曾有の被害を受け、市民生活は根本から覆され風景すら変わってしまった。あれから 3 年、市民力・地域力・行政力を結集し、熊本市の再生に取り組み、以前の賑わいと活気を取り戻すなど復興は着実に進んできている。

一方、少子高齢化・人口減少とともに成熟社会が進展する中、将来の都市づくりを創造すべく、特に活力の源である中心市街地を中心に「歩いて楽しめる上質な生活都市」へ転換する新たなまちづくりに挑戦する必要がある。

そこで、世界において、その先進地であるフランス各都市の事例を視察し、今後のまちづくりの具体的な施策の推進に繋げるもの。

視察における 3 つの視点

- ①気軽ににお出かけしやすいまちへ ②車中心から人中心のまちへ ③昼も夜も魅力あるまちへ



(2) 視察参加者 (8 名)

- ・都市建設局 局長 田中 隆臣
- ・都市建設局 総括審議員兼都市政策部長 吉澤 勇一郎
- ・都市建設局 都市政策部 都市政策課 副課長 飯田 考祐
- ・都市建設局 都市政策部 都市整備景観課 都市デザイン室 室長 酒井 伸二
- ・都市建設局 都市政策部 都市整備景観課 都市デザイン室 主査 徳田 隆宏
- ・都市建設局 都市政策部 交通政策課 主査 田淵 禎晃
- ・都市建設局 都市政策部 都市政策課 参事 稗田 梨絵
- ・交 通 局 運行管理課 主査 野田 拓朗

(3) 視察の準備と報告

①視察前勉強会の開催

視察に先立って、訪問都市の概要や視察目的、視察箇所について、既往資料等による勉強会を行った。

日 時	議 題
2019年8月26日 (月)	・欧米における交通政策の動向 ・視察目的、視察都市のまちづくりについて 等
2019年10月11日 (金)	・全体行程、スケジュール、公式訪問 ・視察都市の施策について 等
2019年10月25日 (金)	・熊本市の交通政策等について ・都市別の詳細な視察箇所、タイムスケジュール 等



②帰国後庁内報告会の開催

視察結果のとりまとめを行い、その内容を庁内職員に報告し、情報を共有する場として報告会を開催した。

日 時	議 題
2019年12月23日 (月)	・市の現状と視察の目的・視察先について ・世界の先進的な交通・まちづくり政策について ・視察参加者からの報告 等



(4) 視察行程

月日(曜)	都市名	交通機関	時間	スケジュール
10月30日 (水)	熊 本 東 京 独・フランクフルト 仏・ストラスブール	NH642 NH223 専用車	08:30 11:15 16:25 17:30 17:45	熊本空港発 羽田空港発 フランクフルト空港着 フランクフルト空港発 ●フランクフルト中央駅周辺視察(交通結節点、シェアサイクルなど)
10月31日 (木)	仏・ストラスブール	専用車他	8:30 11:00 PM 18:00	●まちづくり視察(歴史景観エリア) ●ストラスブール市表敬訪問 ※ ●まちづくりレクチャー・意見交換・市内視察 ※ ●ストラスブール総領事館歓迎レセプション
11月1日 (金) ※仏祝日	仏・ストラスブール 仏・オルレアン	トラム 専用車 TGV2430 専用車	8:30 10:00 14:50 17:00 19:00	●まちづくり視察(P&R・鉄道結節点) ●まちづくり視察 (LRT、BRT、自転車走行空間、レンタサイクル等) (移動)パリ東駅へ出発 (移動)オルレアン市へ
11月2日 (土)	仏・オルレアン	専用車他	終日	●まちづくり視察 (トランジットモール、歩行空間、架線レストラム、P&R、レンタサイクル、歴史景観、トラムバス乗継結節点等)
11月3日 (日)	仏・オルレアン 仏・エクサンプロヴァ ンス	専用車 TGV6109 専用車	7:30 10:30 14:00 14:30 18:00	(移動)パリ(リヨン)駅へ (移動)マルセイユ駅へ出発 (移動)マルセイユ駅着 エクス市へ ●マルセイユ歩行者専用空間視察 (移動)エクス市へ
11月4日 (月)	仏・エクサンプロヴァ ンス		9:30 14:30 18:00	●市内視察(SEMEPA 及び文化拠点エリア)及びレ クチャー ※ ●まちづくりレクチャー・意見交換会(エ市) ※ ●エクサンプロヴァンス市長表敬・歓迎レセプショ ン(市役所)
11月5日 (火)	仏・エクサンプロヴァ ンス	バス 専用車 AF7667 NH216	8:30 14:00 17:00 19:30	●まちづくり視察(電動バス、バス専用レーン、P &R、賑わい創出(マルシェ)等) (移動)マルセイユ空港へ (移動)パリ・シャルルドゴール空港着 (移動)羽田空港へ出発
11月6日 (水)	東 京 熊 本	NH647	15:25 19:40	(移動)羽田空港着 (移動)熊本空港着

※は公式訪問(詳細は後述)

2 視察都市の概要

(1) 視察都市

近年の少子高齢化・人口減少とともに成熟社会が進展する中、熊本市においては将来のまちづくりを創造すべく、特に活力の源である中心市街地を中心に「歩いて楽しめる上質な生活都市」へ転換する新たなまちづくりに挑戦する必要がある。

そこで、3つのテーマ「気軽に“おでかけしやすい”まちへ」「“車中心”から“人中心”のまちへ」「昼も夜も魅力のある”まちへ”」を考慮し、世界的なまちづくりの先進地であるフランスの都市の事例について、熊本のまちづくりに関わる機関や関係者と共に視察を行った。

① ストラスブール

トラム導入を契機に、市街地中心部（旧市街）を自動車中心から公共交通と歩行者中心の都市構造に転換しており、『“車中心”から“人中心”のまちへ』転換した世界的な成功都市であること、また、昨年度の日仏自治体交流会議において同市との関係を築き、リエス市長から視察の招待を受けたことから、視察都市に選定した。

具体には、トラム等の公共交通の利便性向上とパッケージで展開されているフリンジパークینگ、駐車場施策、交通規制の組合せ等による旧市街地の歩行者を優先としたまちづくりと、郊外部の自動車からの乗り換え誘導等について、実際の乗車や乗継、歩きやすい歩行者空間等について視察を行った。

② オルレアン

幹線公共交通軸としてのトラム沿線への機能配置や、自転車を生かした階層的な交通政策、まちなかの景観形成に重点を置いたまちづくりは、熊本市における3つのテーマと視pointsの全てにおいて知見を得るために選定した。

市内の各拠点を結ぶトラムのネットワーク、旧市街地における景観に配慮した架線レス（地表給電）システムと舗装ファサードのデザイン統一、トランジットモールによる賑わい創出等について視察を行った。

③ エクサンプロヴァンス

昨年の日仏自治体交流会議において、本市の交流都市でもある同市マジニ市長から視察の招待をうけた。同市は、最新の電気バスシステムなどBRTを軸とした交通体系を構築しており、また、緑豊かでシンボリックな街路空間は、『“昼も夜も魅力のある”まち』の代表的な都市である。

歩行者空間化された街路でのマルシェやカフェなど、賑わいが継続的に創出される状況について視察を行った。

(2) 都市規模

	熊本市	ストラスブール	オルレアン	エクサン プロヴァンス
面積	390.32k m ²	約 78k m ²	約 27k m ²	約 186k m ²
人口	740,882 人 (H27 国調)	約 27 万人	約 11 万人	約 14 万人
都市圏人口	1,123,424 人 (熊本連携中枢都市圏 17 市町村の合計 (H27 国調))	約 49 万人	約 28 万人	約 184 万人

(3) トラム車両の一覧

視察都市の特長であるトラムについて、車両の比較を下記に整理する。

熊本市		ストラスブール		オルレアン	
形式	COCORO(0803AB) (新潟トランシス社製)	Eurotram	Citadis403 (Alstom 社製)	Citadis301 (Alstom 社製)	Citadis302 (Alstom 社製)
車両長	18.46m	43.05m	45.06m	29.87m	32.42m
車幅	2.40m	2.40m	2.40m	2.32m	2.40m
特長など	定員 86 人 	7 連接車 (33.10m) と 9 連接車 (43.05m) がある 	定員 288 人 	A 線に導入されている 70%低床車両 定員 203 人 	B 線 (架線レス区間あり) に導入されている 100% 低床車両 
					

3 ストラスブールのまちづくり

(1) 都市の概要

①地理

ストラスブールは、パリの東約 500km、ドイツ国境となるライン川の西岸に位置する。ストラスブール市はアルザス州の州都であり、バ＝ラン県の県庁所在地でもあり、フランスでは、第7番目の大都市である。

②歴史

ストラスブールはローマ帝国時代の植民地を起源とし、神聖ローマ帝国に属して繁栄したが、歴史上では第二次世界大戦が終息するまでの 73 年間に 5 回も国境が変わった地域でもある。

そのためフランスではあるが、都市名のストラスブールの語源はドイツ語で「街道の街」であり、地名、言語、料理、木組みの家などドイツ的な雰囲気を色濃く残している。

旧市街地はライン川の支流であるイル川に囲まれた東西 1 km、南北 800m の中州であるが、ノートルダム大聖堂やアルザスの木組みの家屋が密集したプティット・フランス地区などの観光施設と商業施設が集積していて、多くの市民や観光客によって賑わいを見せている。この旧市街地全域は 1998 年に世界遺産に登録されている。

一方、フランス国内では東の端に位置しているが、欧州全体から見ると真ん中という地理的条件もあり、郊外には、欧州議会、欧州評議会、欧州人権裁判所など、EU に関わる国際機関が多く設置されている。



③産業

各国の多国籍企業の進出が顕著であり、日本からもソニー、ヤマハ、リコーなどの企業が進出している。

また、フランスでも屈指の規模を誇る大学町であり、学生数は約 5 万人を占めている。グラン＝ゼコール（高等公務員養成大学校）の最高峰である E.N.A（国立行政学院）もストラスブールにあり、フランスを代表する学研都市といえる。

④その他

地盤が弱いために尖塔（高さ 142m）が片側だけに造られた「ノートルダム大聖堂」は、地元産の砂岩で作られているため外観がバラ色であり、聖堂内には人の人生を表現したからくり時計（天文時計）が設置されている。

ノートルダム大聖堂以外にも、モーツァルトが演奏したパイプオルガンが残る「サン・

「トーマ教会堂」などの歴史的建造物や伝統家屋が密集したプチット・フランス地区が観光の中心である。

郊外には、欧州議会会議場があり、通常は建物へ入ることはできないが、年に数回公開されることがあり、会議場内部を見学することもできる。欧州議会に隣接して、欧州評議会、欧州人権裁判所もある。



ノートルダム大聖堂



欧州議会会議場

プチット・フランス地区

(2) 公共交通の概要

①事業概要

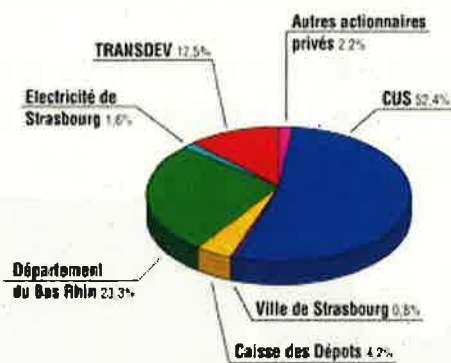
ストラスブール市を中心とする 28 のコミューンにより、ストラスブール都市圏共同体 (CUS : Communauté Urbaine de Strasbourg) が構成されており、人口約 45 万人、面積 316k m²となっている。従ってストラスブール市は CUS の人口比で約 6 割、面積比で約 3 割を占めている。

CUS は、財政も共通で運営しており、公共交通も共同で計画・整備している。

公共交通を運営・管理しているのが CTS (Compagnie des Transports Strasbourgeois) という第三セクターの企業であり、CUS が株式の過半数を保有し、運営費の約 4 割は公的補助によって賄われている。



ストラスブール都市圏(CUS)



CTSの出資者構成

出典：2010年、CTSホームページ

都市内公共交通の概要

項目	LRT	BRT	バス
運営主体	CTS (Compagnie des Transport Strasbourgeois)		
開業年	1994年	2014年	—
路線長	67.7km	5.2km	375km
路線数	6系統	1系統	36路線

②公共交通の概要

1994年のA線開業以降、2019年6月のE線の延伸までに、段階的に路線の新設、延伸が行われ、トラム6系統、BRT1系統の72.9kmのフランス最大のトラムネットワークが形成されている。

バスは36系統375kmが運行されている。



- トラムをまちづくりツールとした都市の再編、まちづくりはフランス国内だけでなく、世界的なモデルとなっている。
- トラム導入を契機に、市街地中心部を自動車中心から公共交通と歩行者中心の都市構造に再編。
- 中心部における歩行者中心のまちづくり、その背景として自動車交通との棲み分け、乗継方策等の取組が有機的に連携して展開している。

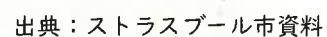


図 ストラスブールにおける自家用車動線と歩行者優先ゾーンの概念図

- トラムのネットワークが充実しており、6 系統、約 73km が整備されている。
- バス（後述）も含め、同一事業者が運営しており、相互の停留所が対面に隣接されていたり、料金が統一されているなど、乗継・乗換が非常に便利である。
- 公共交通の利用者は、1 日約 45 万人であり、うちトラムが約 30 万人である。

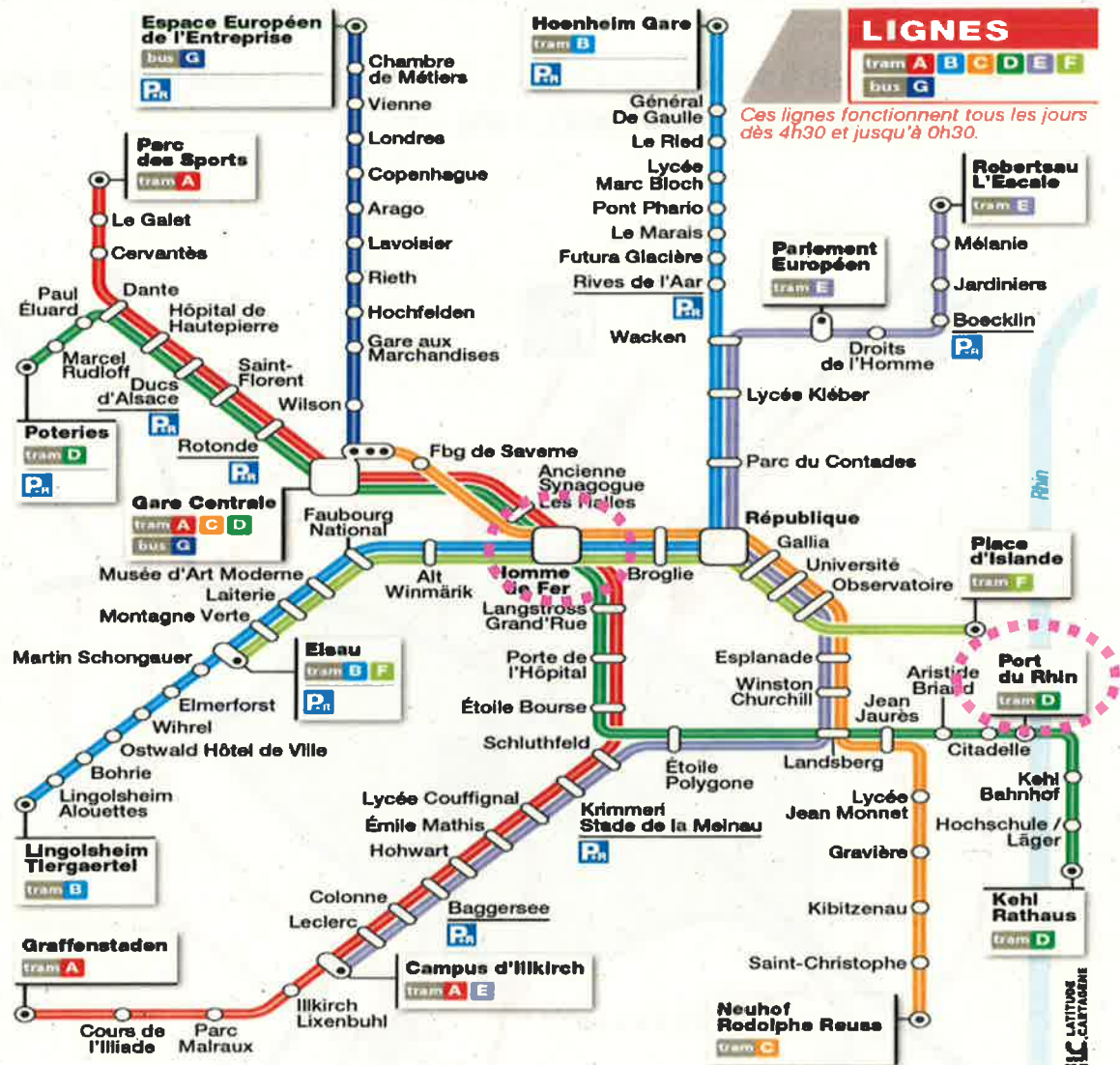


図 トラム路線図（ストラスブール）



図 乗換拠点（オム・ド・フェール駅）



図 ドイツへ伸びる D 線

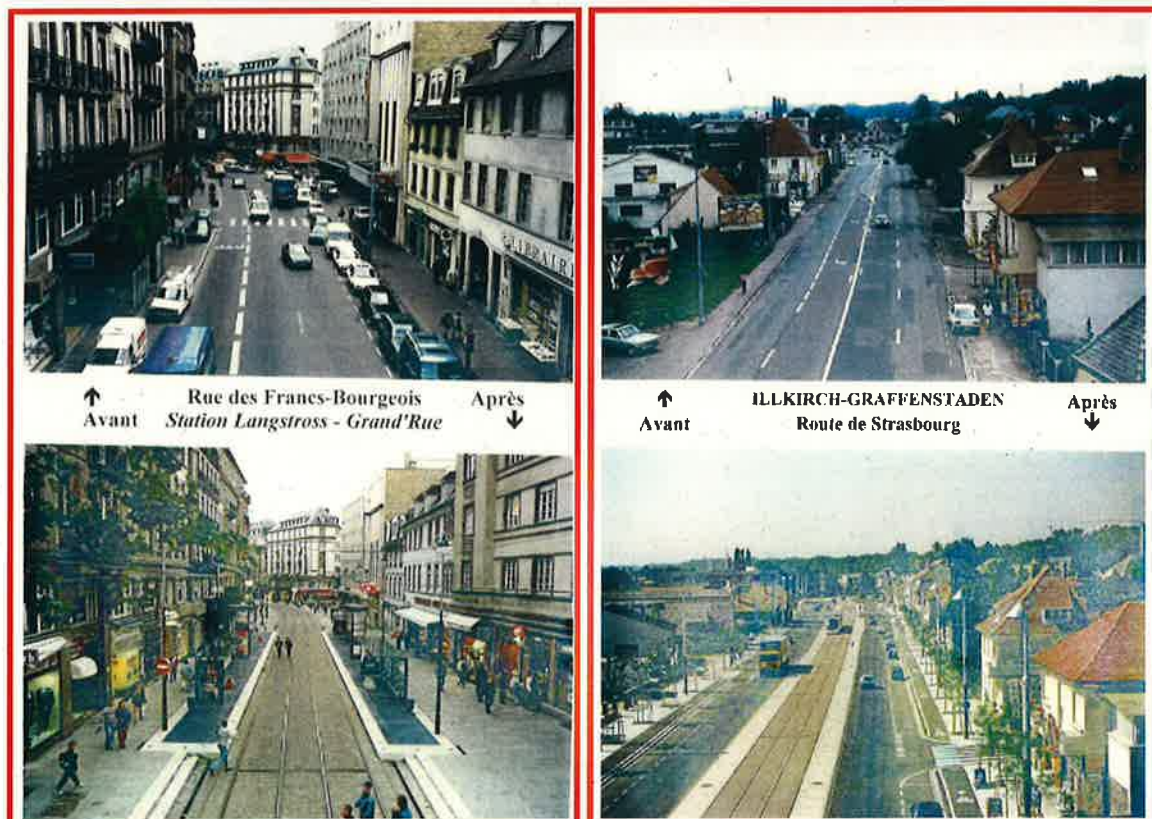
- G 線は中央駅を起終点としているが、2021 年を目途に南側へ 2.8km 路線を拡張する整備が進められており、市庁舎前のエトワール公園に接続する計画となっている。



出典：ストラスブール市 HP (<https://www.strasbourg.eu/projet-de-prolongement-ligne-g-bhns>)

図 G 線の延長計画図

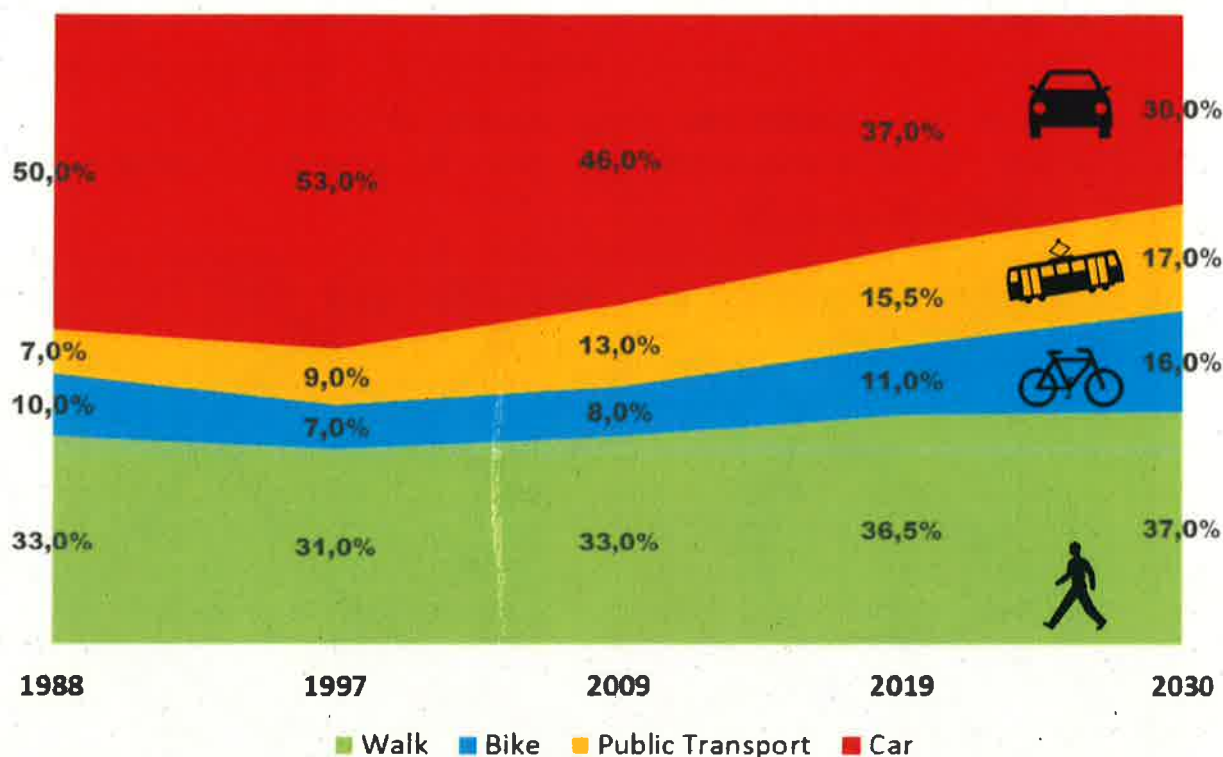
- トラムを敷設する自動車空間の多くは、広場や歩道など歩行者空間の拡充と合わせて整備されている。(上段：before、下段：after)



出典：JTPA 所有資料（ストラスブール市提供）

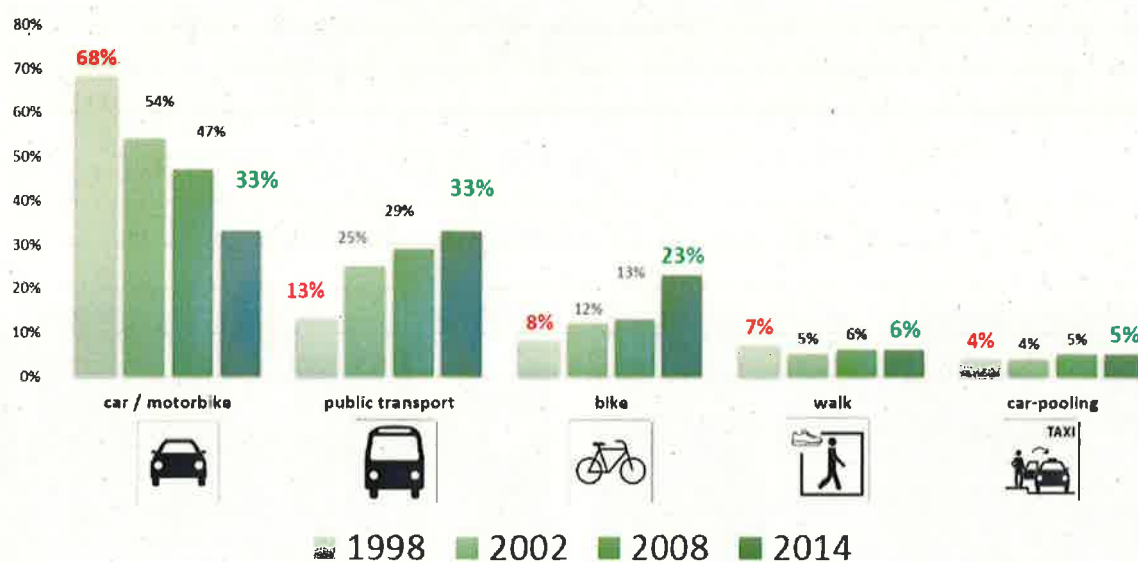
図 軌道敷設前後の沿線整備状況

- その結果、経年的に自動車分担率が低下し、公共交通や自転車、徒歩の分担率が上昇している。



出典：ストラスブール市提供資料

図 交通手段分担率の経年変化



出典：ストラスブール市提供資料

図 都心部で働く人々の移動手段の推移

②都心部の交通政策

- ストラスブールのシンボリックな場所となっているオム・ド・フェール駅を中心とした一帯はトランジットモールとなっており、多くの人で賑わっている。
- 商店街となっているオム・ド・フェール駅からクレベール広場を抜けた一本東側の通りなどは、ライジングボラードにより荷捌き車両を除く一般の自動車の通行が禁止されており、人々は自動車を気にすることなく自由に動き回ることができる。
- また、中心部では 30km/h の速度規制（ゾーン 30）が行われており歩行者の安全性と静穏化が図られている。



出典：ソフトライジングボラード導入ガイドライン 2015

図 ストラスブールにおけるライジングボラードの分布



図 歩行者優先サインとライジングボラード

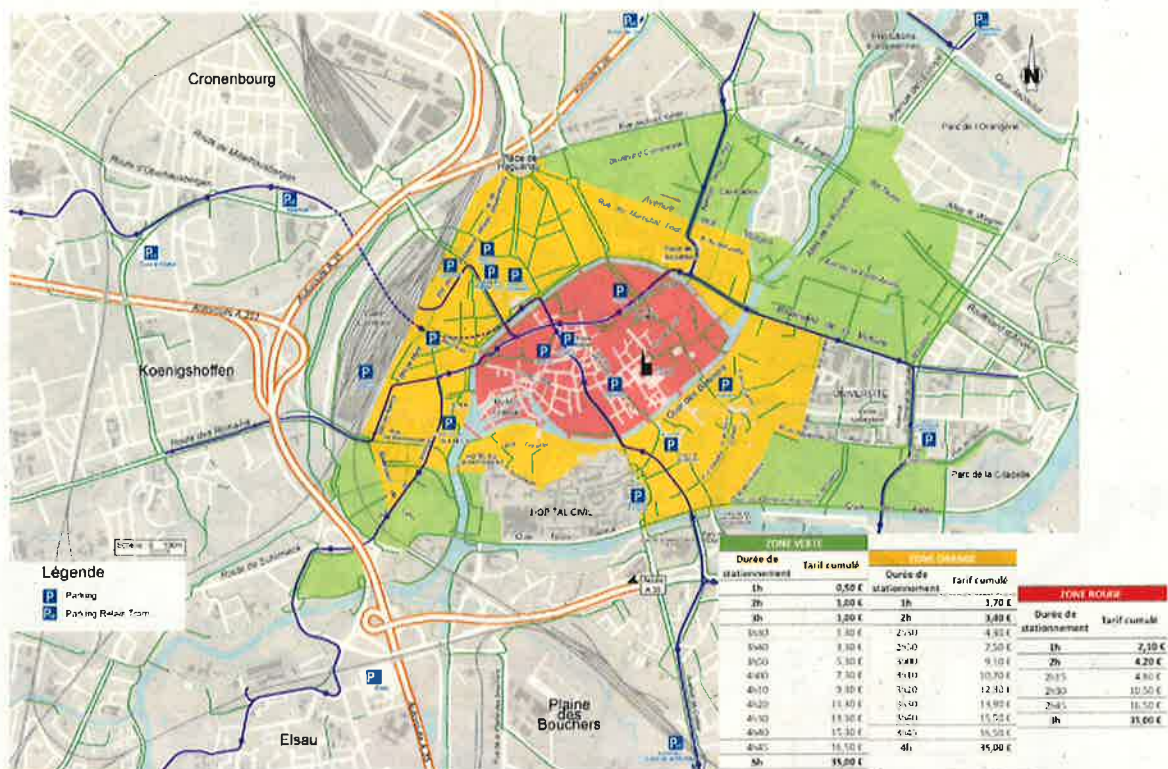
- 都心部（旧市街地）では、都心を囲む外周道路の外側に大規模駐車場を整備する一方、中心部の駐車場容量は増やさない方針としている。
- また中心部と外縁部では駐車場料金に差を付けることによって、トラムを利用したアクセスを促している。



出典：まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス（H17.11 社団法人日本交通計画協会）

図 歩行者ゾーンと自動車動線の分離

- 駐車場の利用料金は都心部を高くし、郊外部を安価にするよう料金格差を設けることで、市内への自動車の乗入を料金抵抗で誘導している。
- 下図のうち、路上駐車料金は中心部のピンクが一番高く、黄色、緑色と中心部から離れるほど料金が安く設定されている。



出典：ストラスブール市 (<https://www.strasbourg.eu/stationnement-payant>)
図 路上駐車場料金のゾーン区分



出典：ストラスブール市 (<https://www.strasbourg.eu/stationnement-payant>)
図 路外駐車場の料金区分

- また中心部にアクセスする道路沿道には、駐車場の空き台数がリアルタイムに表示される駐車場案内システムが整備されている。



図 駐車場の残台数表示

- トラムへの乗り継ぎを料金施策で促進するために、パーク&ライド駐車場利用料金にはトラムの乗車料金が含まれており、パッケージ施策により都心部への自動車流入を抑制している。
- 具体には、パーク&ライドに駐車した車の同乗者7名までトラム・バスの往復が無料で利用できるセット料金（4.20 ユーロ）であり、Ronde 停留場の駐車場のみ利用する場合は 4.70 ユーロと割高になっている。
- 都心部における自動車の駐車料金は、最大で路上駐車 4,200 円/3h、路外駐車場で 770 円/2h と高く、公共交通の方に経済的インセンティブが働くようになっている。
- 駐車場は市で管理しており、柔軟な料金設定を行うことが可能。

P&R TICKET

More information at www.cts-strasbourg.eu/en

* CAR

Single: € 4.20

Charge for all-day parking. Includes tram round trip for all vehicle passengers (up to a maximum of seven people). The car park is open 24 hours. Direct access to the tram lines and the bus line G, Monday to Saturday 4.30 a.m. to 0.30 a.m., Sundays and public holidays 5.30 a.m. to 0.30 a.m. You can exit the car park 24/7.

*€4.70 P&R ROTONDE only

出典：CTS (<https://www.cts-strasbourg.eu/fr/Agence-en-ligne/tarifs/Tickets/>)

図 パーク&ライド利用料金

③自転車政策

- ストラスブールは自転車利用についても積極的に取り組んでおり、自転車走行空間は、ストラスブール都市圏内で約 750km が整備済みとなっている。
- 道路空間の再編などにより、可能な限り専用の走行空間を確保する取組が進められている。

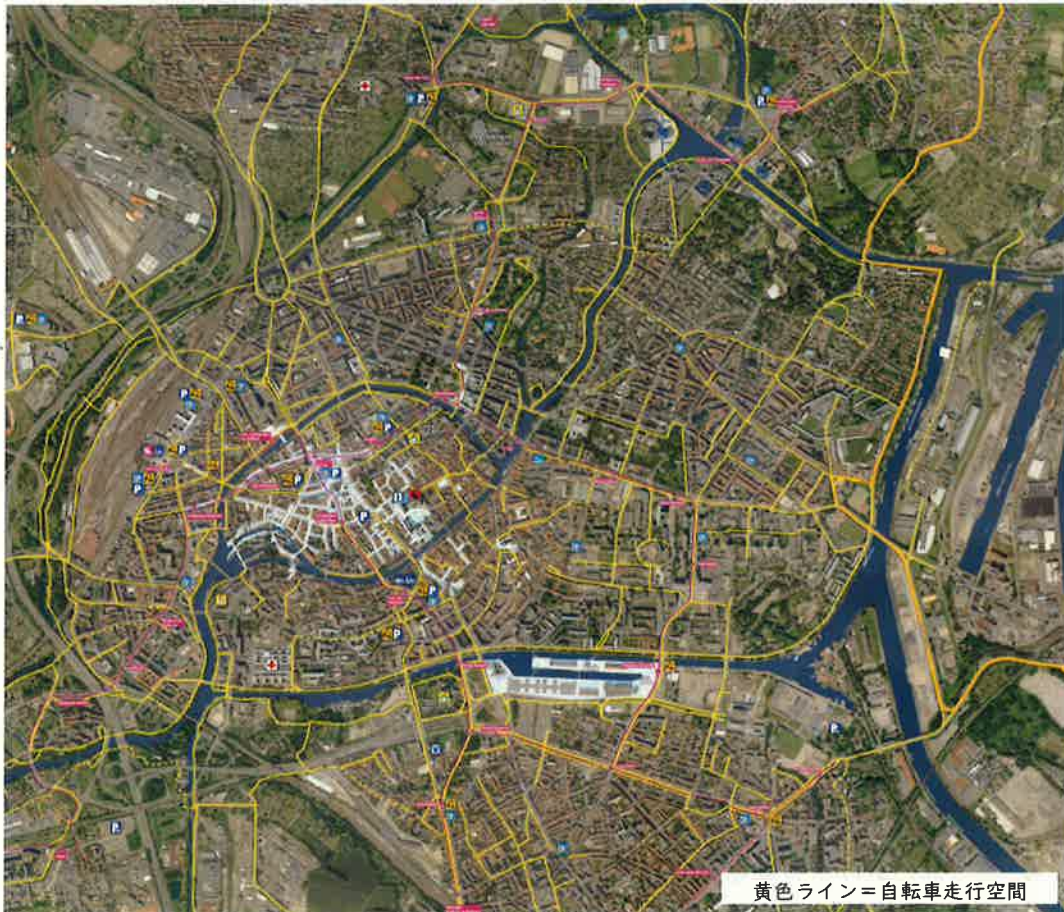


図 自転車走行空間ネットワーク

ア. 自転車シェアリング

- ストラスブール市内に展開している自転車シェアリングの Vélhop は、従来の短距離短時間利用のコンセプトとは異なり、短時間無料の料金設定はなく、時間当たりユーロ/h から始まる時間料金制だけでなく、数日間、数か月間といった長期プランが用意されており、街中に多くのポートや利用者が見られる。



イ. その他自転車関連施策

- 河川沿いなどの広域的なサイクリングロードについては、統一デザインのサイン整備が進められている（約130km）。



出典：ストラスブール市資料

図 サイクリングロードのサイン

- 月曜から土曜日のピーク時間（7～9時、17～19時）を除く時間帯と、日曜祝日は終日において、トラムの最後尾から自転車を持ち込むことが可能である。
- 国鉄（SNCF）においても、自転車を積載する車両が用意されている。



④BRT

- BRT とは、バス・ラピッド・トランジット (bus rapid transit) の略で、接続バス、PTPS (公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時制の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムのことをいう。
- 2014 年 11 月 30 日に開業した G 線は 2 連節バスによる BRT 路線として運行している。
※フランスでは BRT を BHNS (高サービスバス) という (英語では BHLS (Bus with Higher Level of Service))
- 走行路は様々な整備パターンで確保されており、一部区間では一般車との混合車線も通過する。
- 郊外部の広幅員道路では、道路中央または片側に BRT の走行路が整備され、走行路、緑地帯、自転車通行帯、一般車線、歩道の幅員構成となっている。



図 広幅員道路の走行路

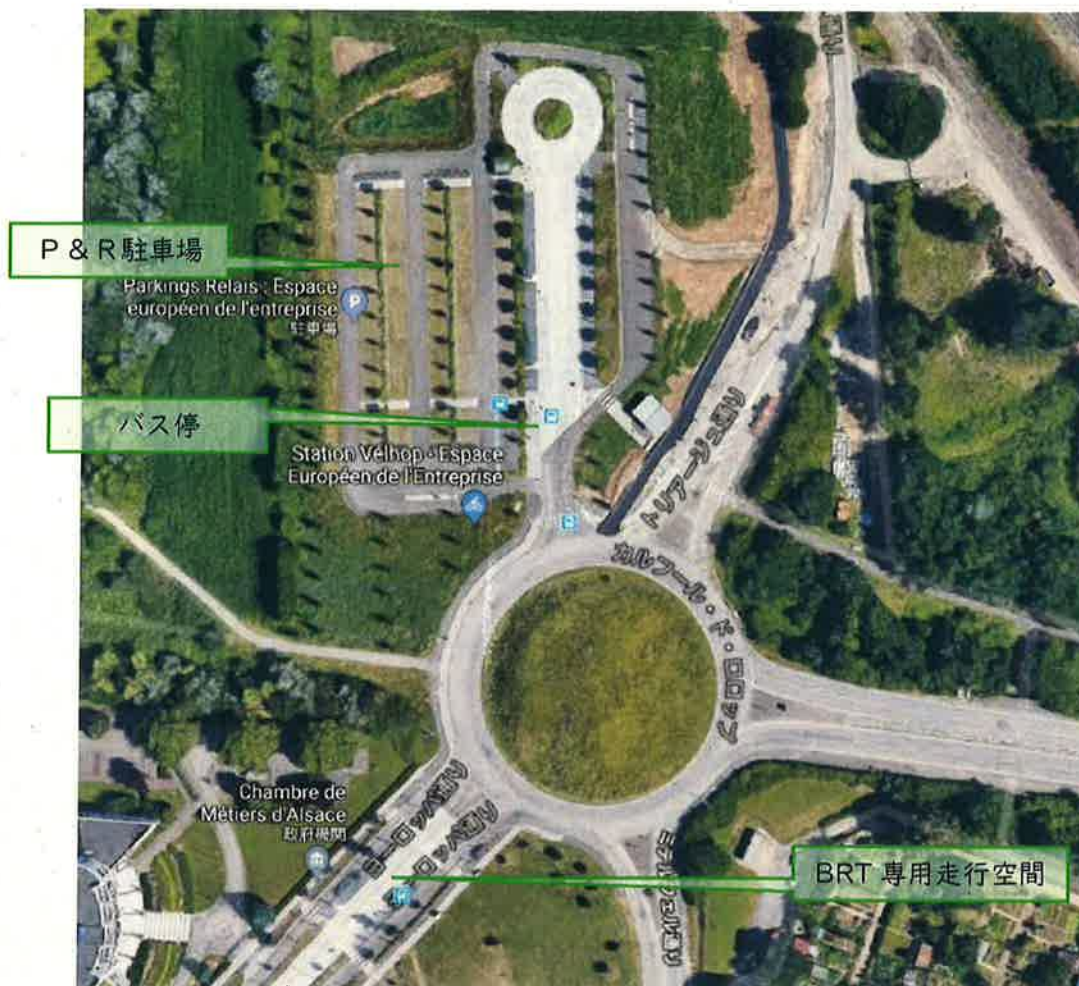


図 北側起終点のパーク&バスライド (P&BR)

⑤パーク&ライド

- 都心部の外延には、いたる所にパーク＆ライド駐車場があり、トラムやBRTといった公共交通への乗換拠点が整備されている。
- パーク＆ライド駐車場の料金には公共交通の料金が含まれるなど、公共交通の利用促進策が講じられており、これにより、都心部に進入する自動車を減らすことに成功している。



図 トラム路線図とパーク&ライド駐車場



図 Hoenheim Gare 停留場とパーク＆ライド駐車場

⑥公共交通優先信号

- 視察都市の大半のトラム路線において、公共交通優先信号により停留場以外の交差点でトラムが停止することなく運行されており、速達性が確保されている。

【参考】熊本市電とストラスブールトラムの比較

- ・市の中心部である、Homme de Fer 停留場から、市北部のトランジットセンターである Hoenheim Gare 停留場までの区間について、表定速度から所要時分の差を試算すると 14 分の差がある。

	区間	表定速度	所要時間
ストラスブール	約 6.8km	17.7km/h	23 分
熊本市		11.5km/h	35 分

ストラスブールの表定速度：時刻表より試算

熊本市電の評定速度：公共交通協議会 基幹公共交通部会資料（H30.8.3 熊本市）



⑦信用乗車方式

- 我が国におけるトラムの多くが、通常、全ての乗客が運転手横のドアから運賃を支払い車両から降りるのに対し、ICカードの利用等によりすべてのドアから乗降することで、乗降時間を短縮し、速達性の向上に寄与する。
- ストラスブールのチケットキャンセラーは停留場に設置されており、車内には設置されていない。なお、この方式はオルレアンでも採用されており、同市では車内のみチケットキャンセラーが設置されている。

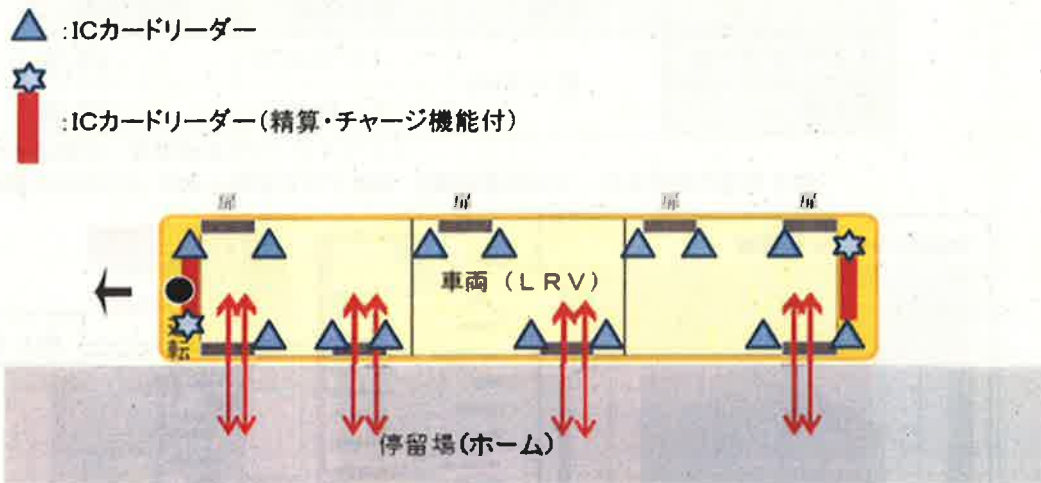


図 日本における路面電車の乗降パターン図



図 ストラスブールの券売機とチケットキャンセラー



図 オルレアンの券売機とチケットキャンセラー

⑧バス停留所の工夫

- 視察都市の多くで、バス停留所の縁石部分の処理による正着性の向上が図られている。
- これにより、縁石との隙間がほとんど無くなり、高齢者や子供、身体障がい者が乗車する際の安全性向上を図っている。



図 ストラスブールのバス停縁石



Bordure PROFIL®

図 カーブが設けられた縁石の形状

(4) 景観に関する取組

- 旧市街の南側を通るイル川の南側では、リバーフロントプロジェクトが進められており、ゾーンごとの整備コンセプトが設定されている。
- 川沿いは歴史感あふれる建築物が整然と建ち並び、夜間照明や観光船からの景観など、居心地の良い魅力のある上質な空間が形成されている。

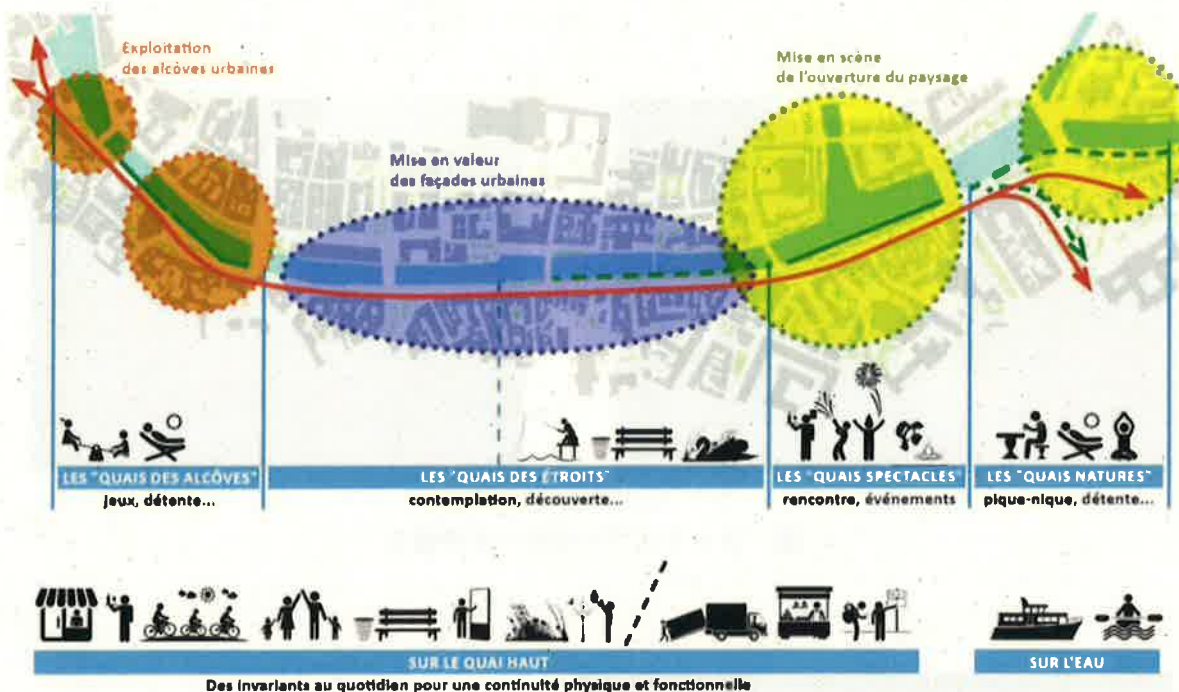


図 ゾーン別の河川改修計画



図 現状のイル川沿岸



図 昼も夜も魅力ある河川空間

(5) 公式訪問の詳細

①ストラスブール公式訪問(10/31)

ストラスブール市は、トラムを中心として都市を再編し、中心部における歩行者中心の優れたまちづくりに取り組んでおり、熊本市が目指す「移動しやすく歩いて楽しめるまちづくり」の参考となる都市である。

2018年10月に熊本市で開催した「第6回日仏自治体交流会議」において、熊本市と同じ「公共交通」分科会において議論を深めるなど、両市間に緊密な信頼関係が構築され、今回、視察が実現したもの。

日 程：令和元年(2019年)10月31日(木)

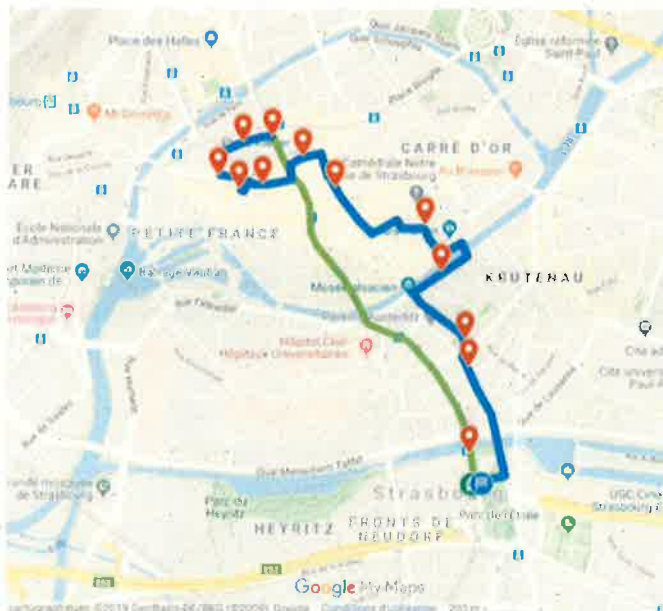
11:00 リエス市長表敬訪問

14:00 ストラスブール市によるモビリティに関するプレゼンテーション

第一部「テーマ：自転車政策」(登壇者：国際課長 Renaud Jacquart)

第二部「テーマ：モビリティ政策」(登壇者：モビリティ・公共と自然空間
部移動課マーケティング担当 Pierre Hanauer)

視察(公共交通、インターモダリティ、自転車)



1. トラムA線で北上(ストラスブール市役所前から)
《ここから歩き2.5km》
2. 乗継拠点
3. 歩行者天国(ジュデザンファン通り)
4. 歩行者天国の工事(ノバンプル通り)
5. 歩きのコース(遊歩道?)
6. 自転車駐輪場
7. 歩行者天国(クレペール広場)
8. 歩行者天国(ガランデザルカード通り)
9. 駐車場広場への工事(転換)
10. 川岸の歩行者天国
11. 駐車場広場への工事(転換)
12. 歩行者天国(ストラスブール市役所前に戻る)

図 視察行程



図 視察状況

②意見交換の内容

●ストラスブール市によるモビリティに関するプレゼンテーション

日時：令和元年（2019年）10月31日（木）14：00～

場所：ストラスブール市庁舎

説明者：ストラスブール市

モビリティ・公共と自然空間部移動課 マーケティング担当 Pierre Hanauer 他

ストラス市説明（ピエール氏）



Strasbourg.eu
eurométropole

The Strasbourg Formula for happy, urban,
car-free living

Strasbourg.eu
métropole

Postcard moment



2

p2（地図）

- ・本市はドイツの国境に近くドイツとの関係も強い。地図にあるように16キロ×28キロの区域がストラスブール広域自治体の部分である。
- ・ストラスブール広域自治体は33の地方自治体、約50万人、ドイツ側を含めて100万人。
- ・旧市街がユネスコの世界遺産に選定、最近ドイツ時代部分も遺産になった。遺産のある地

域の交通についても重要課題。

- ・ 街の規模は小さいが、欧州評議会・欧州人権裁判所の国際機関を抱えており、国際色豊かな街である。
- ・ 近年目指しているのは車のない街、車を減らすこと。

Strasbourg.eu
metropole

Postcard moment

A strong cultural and architectural heritage
Since 1972, the city center is on the Unesco World Heritage list



3

Strasbourg.eu
metropole

Postcard moment

Seat of many european institutions

European Parliament, European Human Rights Court, Council of Europe, other administrations



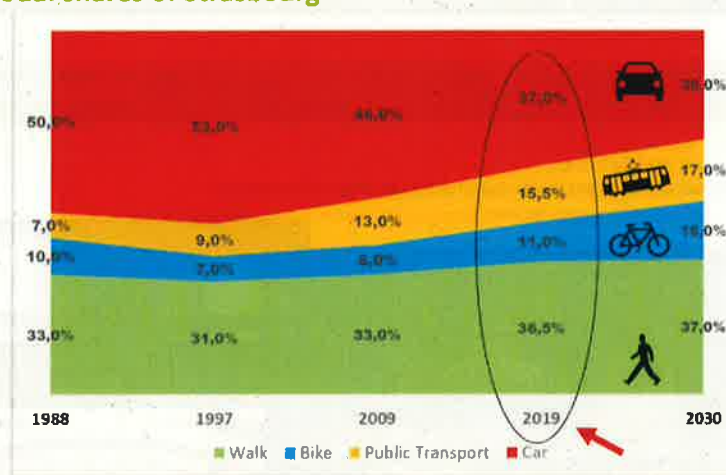
4

Are we really a car-free city ?

5

Are we a car-free city ?

The modal shares of Strasbourg



6

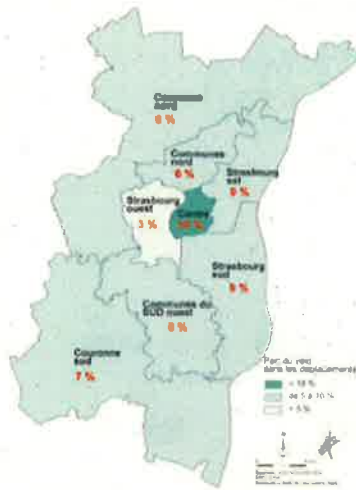
p6

- ・年ごとの交通手段の％表である。1988年から今までにこのような変化があった。
- ・今、車での移動が37%、トラム15%、自転車11%、徒歩36.5%である。
- ・2030年の目標（表示%）に向けて取り組んでいる。車を減らして、自転車、トラム、徒歩を増やすのが私たちの政策。

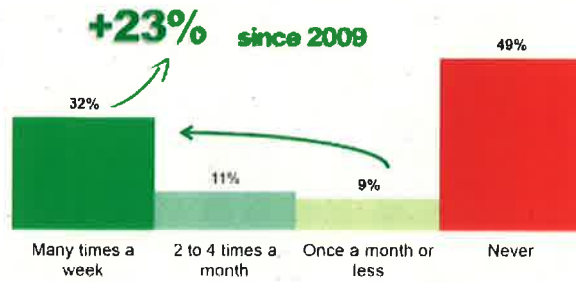
Strasbourg

metropole

Are we a car-free city ?



Bike shares among all trips (2009)



7

p7

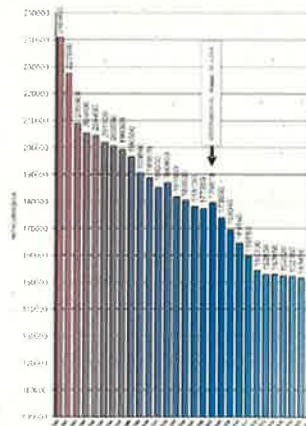
- ・表 2009 年以来の自転車利用の変化

Strasbourg

metropole

Are we a car-free city ?

Car traffic decrease for the last 20 years in the city center

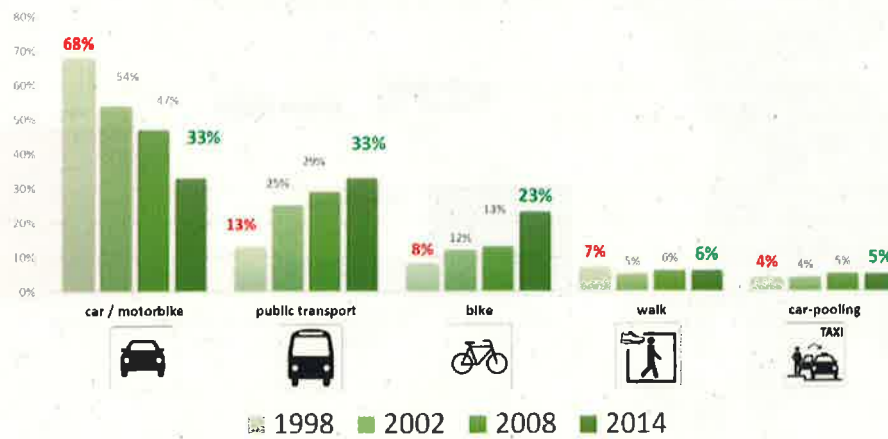


8

p8

- ・車の数が減って、20 年前より半分くらいになっている。20 年前は 240 万台、今は 150 万に足りないくらい。

How do the city employees come to work ?



9

p 9

- ・ここ 20 年来の各移動手段の数の推移、車で市内に働きに来る人 68%→今は 33%、トラムで来る人 13%→今は 33% と大きく変化している。
- ・この数字で大事なことは、市民がこの政策を受け入れて合わせていること。

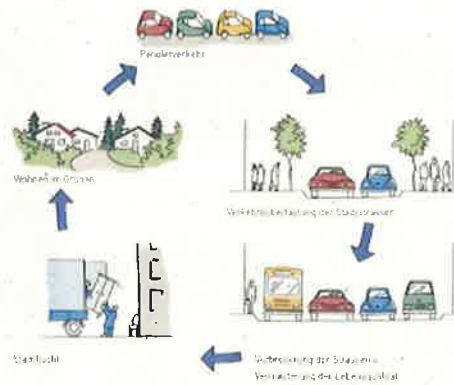
How did we achieve these results ?

10

p 10

- ・どのようにして今の姿に変わったのか。モビリティという言葉、トランスポートという言葉が、どう日本語で説明されるか分からないが、トランスポート→車などに関する政策、モビリティ→それ以外をどうやって見つけるかということになる。

Mobility policy vs transport policy



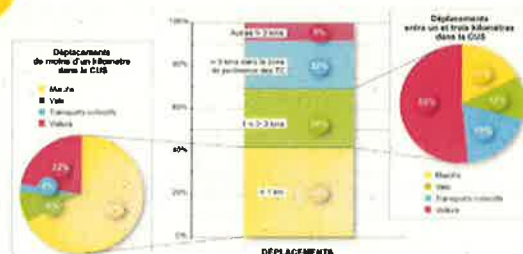
Présentation politique de mobilité du canton de Berne

11

p 11

- ・ スイスのベルン州において 静かな生活を求め郊外に移住し車が必要となり、一層街中に駐車場が必要となったという悪循環があった。
- ・ 単純に車を無くすことを目標としているわけではない。市の中心部 3 キロ以内のところの交通について、車ではない方法をどうやって作れるかを模索している。

It's all about rebalancing the modal share



One motto : for each distance the right transport mode

12

p 12

- ・ 今年のものはないが、2009 年だと 50 % が車の移動。
- ・ 右側の円は、3 キロ以内の人がどういう交通手段だったか。半数以上の人をが車を使っていた。
- ・ 80-90 年代の初めに新しい政策を打ち出した。そのころ、新しい交通手段をどうするか非常に大きな議論を巻き起こした。
- ・ 1 番はじめに考えられたのは地下鉄。利点は地上部分の景観を変える必要がないということ。
- ・ 2 番目の案はトラムだが、住んでいる地上部分の大きな改革が必要となった。
- ・ 地下鉄とトラムそれぞれのメリット、デメリットを整理した。トラムのメリットは建設費が安い。

The 90's – begining of a new era

subway versus tram



13

Selling the tramway



177 cars

3 buses

1 tram

14

p 14

- ・トラムを入れると写真のように道路空間を占有する面積に大きな違いが出る。

The spine of our mobility policy : the tramway



- > 6 tramway lines + 1 high speed bus
72,9 km of commercial lines
- > 36 bus lines – 375 km of commercial lines
- > 125 millions trips per year (60 for the tramway)
/ 450.000 trips per day
- > 40% of the population has a public transport subscription

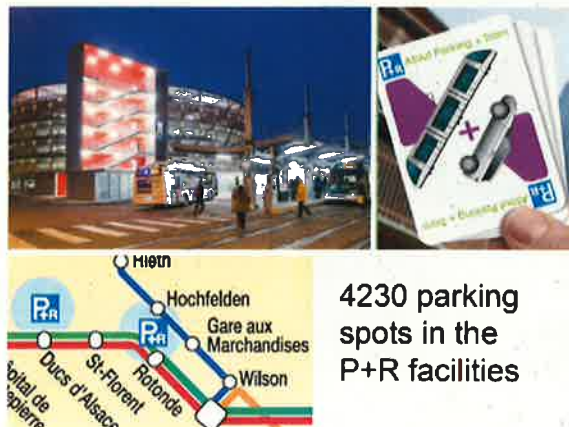
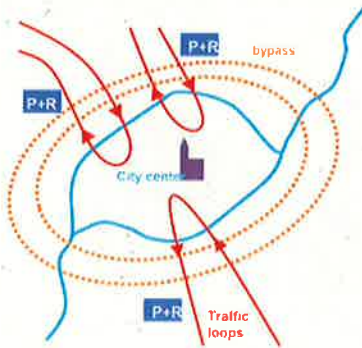


15

p 15

- ・トラム政策がストラスの政策の中心で、フランスで3番目に大きな政策であった。こちらのトラムは、毎日45万人を運んでいる。
- ・40%の市民がトラムの定期券を持っている。

Managing the car access to the city center



4230 parking spots in the P+R facilities

16

p 16

- ・左側の図は、まちの中心部。真ん中にストラスブール大聖堂 川の中が旧市街地。
- ・南側や北側から旧市街にアクセスできるように、ループ状に道路を作っている。
- ・街の外側にパーク＆ライド駐車場をいくつも作っている。そこからバスやトラムを使って市内へ入れるようにしている。

Parking management

Favoriser la rotation pour privilégier le stationnement de courte durée en centre-ville, de moyenne durée dans les parkings en ouvrage et en éloignant le stationnement de longue durée du centre-ville



17

p 17

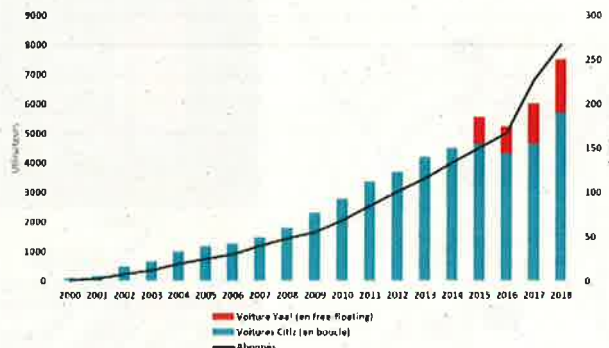
- ・図は路上駐車場の料金図。まちなかのピンクが一番高く、黄色、緑と料金が下がってくる。市内に車を持ってこないような料金設定となっている。

How did we achieve these results ?



Promoting new ways to use cars : carsharing system

Evolution de l'activité d'autopartage Citiz Grand Est



18

p 18

- ・フランスで一番進んでいる政策である本市のシェアカーシステム。短時間借りる人のためのシステムである。
- ・特に、車を持っていない市内の人々が郊外で買い物をしたいときの利用者推移。(30分・1時間など短期間利用)

Street design guidelines



one way

=

one use

=

one design

19

p 19

- ・また、道の一方通行などの規制も人々の生活に合わせて行っている。

Make room for the right mode when needed

39% for
pedestrians50km/h speed
limit

After

45% for
pedestrians

+ bicycle paths

30km/h speed
limit

20

p 20

- ・左が以前で右が現在。今も車は通れるが、車の車線数が減っており、その分、自転車や徒歩を増やしている。

熊本市の皆さんに聞きたい。フランス（ヨーロッパ）は路上駐車が多い。日本ではこれがないのはなぜでしょうか？

回答

- ・東京は駐車料金が高く、駐車場が少ないため路上駐車が多い。そして、道の幅も比較的広い。熊本では駐車場が多く、警察が規制するので路上駐車は出来ない。



Bike Policy

cycloptimistic (adj inv): distinctive character of the inhabitants of Strasbourg to feel happy, in good health and show confidence in the future thanks to riding a bicycle every day.



21

p 21

- ・それでもう一つの大事な政策が自転車。
- ・多くの人がまちに住めるようにしたい。多くの人が住むための環境を良くしたい。そのための方法として自転車。
- ・自転車は一人で移動できる。ドイツや北の国から来た方法でもある。



Bike = HUGE PART OF THE SOLUTION

- 4 successive blueprints : 1978, 1994, 2011, 2019
- More than 750 km bicycle paths
- 7 M € per year for bike to extend the network
- Snow clearance on the main roads
- 50% of the whole streets and road networks secured for the bikes



22

p 22

- ・1978 年以来自転車政策を着々と進めて、750 km 自転車道を整備。700 万ユーロを投じてこの政策を進めている。

Quick recap

- 1975 – Creation of CADR67
- 1978 – First bike master plan
- 1983 – First two-way cycle track
- 1989 – Choosing the tram rather than the underground
- 1994 – First tram lines inaugurated and second bike master plan
- 2011 – Third bike master plan
- 2012 – Launch of Vélhop bike hire and a Pedestrian Plan



23

p 23

- ・ 70 年代から このように進めている。

A number of specific constructions



2002 Pfimlin Bridge across the Rhine



2004 Deux Rives Footbridge - 24 M€



2015 Schiltigheim Footbridge - 10 M €



2014 Heyritz Footbridge - 2 M €

24

p 24

- ・ 自転車のための道路の写真。左が橋に自転車道を設けた写真。右下はライン川沿いに整備した自転車道路。



5 service levels define Vélostras :

- Friendliness
- Efficiency
- Reliability
- Readability
- Safety

- 130 km of bike "freeway"
- 10 radial itineraries, 3 circular itineraries
- 70% of the Infrastructures already exists
- to allow bike development in the inner and outer suburbs
- finalised in 2020



25

p 25

- ・近年多くの予算を投じて、自転車で行きにくいところにも行けるようになった。
- ・ベロストラス施策（自転車政策）の基幹は自転車の高速道路。様々な方向に自転車で行くことができる。
- ・整備がまだ終わっていないが70%が終わっている。2020年完成を目指している。



In concrete terms...



26

p 26

- ・現在、整備中だが、気を付けているのは看板（サイン）をきちんと作ること。
- ・サインをどうするか。立っているものや地面に表示するものもある。
- ・サインはトラムに似ている。色を変えてA B C D... つながりを持って色分けをしている。

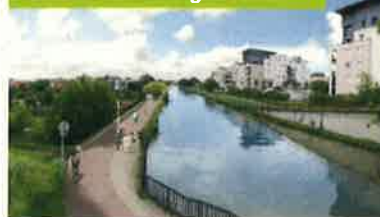
In concrete terms...



Today



2018/2021 - budget: 1.4 M €



27

p 27

- ・ 右上が現状で自転車道路のみだが、これを 140 万ユーロかけて、右下のように歩行空間と自転車空間を作ろうとしている。
- ・ 自転車道路をより長く確保したい。フランスでは電動自転車の利用が多くなっている。電動自転車で、より遠くの人々も街へ移動できるようにしたい。



The Fortress Cycle Trail

- 85 km of cycle trails in a Franco-German Itinerary
- 19 constructions in the Defensive Ring
- Typical biotope: Rhineland forests, ornithological reserves, etc.
- Full route signing and maps available to everyone.



28

Hop on a Vélohop!

- Launch in 2012
- No oneway!
- 4,800 long-term Vélohop bikes
- 5 outlets
- 20 automatic stations - 500 Vélohop bikes
- Corporate offers
- Cost per Vélohop bike €400 a year for EMS
- Vélohop on prescription!
- MOBILITY PASS

Vélohop bikes for children,
electrically assisted,
tricycles, tandems,
etc.



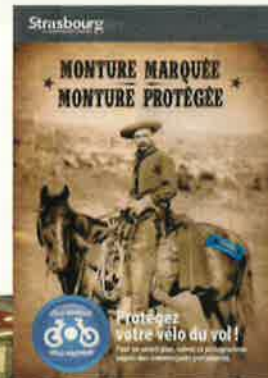
29

p 29

- 貸自転車サービスを非常に重要視している。
- 貸自転車は長期的に利用されていて、利用は年間 5000 台ほどある。
- その中でも新しいサービスとしては、電動自転車の貸し出し、カーゴ自転車がある。

A dense network of organisations

- CADR67 – created in 1975 – 4 permanent staff
 - Bike exchanges,
 - Anti-theft marking (15,000 bikes marked)
 - Information in companies
 - Bike specialist (Vélo Hüss)
 - Bike school
- 4 self-repair workshops
 - Bretz'selle,
 - Vélostation,
 - Le Stick,
 - A'cro du vélo



30

p 30

- 自転車に関するアソシエーションの援助（CABR67）として、盗難防止システム、自分で修理する方法を教えるシステムもある。

Example of campaigns: the bike school

- 2012: 30 half day courses
- 2015: 192 half days
- In groups (urban cohesion districts (CUCS)) or solo
- CADR67 trains other French organisations



31

p 31

- ・大人の女性に乗り方を教えるサービスもある。自転車に皆が乗れるように。

Always at the cutting edge



- 2012 – Lower fines
- 2014 – Mixed pedestrian / bike box and countdowns at traffic lights

- Bike lab Strasbourg for the DSCR and the CEREMA – SIRAC/DMT
- 1983 – First cycle lane against oncoming traffic
- 2007 – Cross-street bike box without approach lanes
- 2008 – Give way at the traffic light



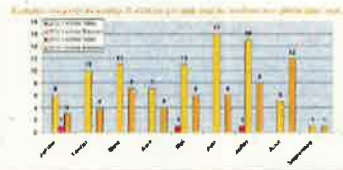
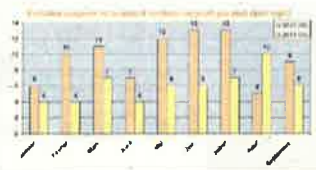
32

2012 – Lower fines test

"German" doctrine: the fine must be proportional to the risk that the vehicle imposes on other road users

Principle: fines halved + large-scale PR campaign + stricter booking

SÉQUELLES FINANCIÈRES À L'ENCAISSEMENT DES CONTRAVENTIONS	
36 Accidents	Malus de 2" d'us (du 01/01/12)
56 Véhicules stationnés	Malus de 3" d'us (du 01/01/12)
1 Véhicules stationnés	3 us d'us (du 01/01/12)



33

La méthode strasbourgeoise

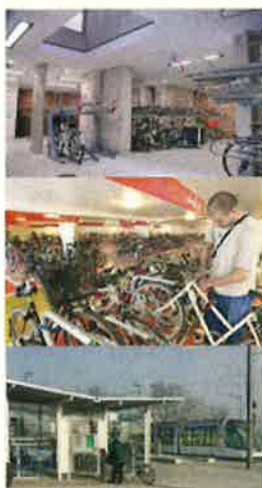


Test of the first bike street in France



34

How did we achieve these results ?



Bike parking

- 18 900 bicycle parking racks in 2018
- 2500 spots in parking facilities
- 18 bike shelters close to tramway stations (580 spots)
- 380 spots in train stations bike shelters – 4000 spots at the central station
- Legal obligation to build bike facilities in any new building



35

p 35

- ・次に駐輪場についての施策だが、ストラスは自転車の盗難が多い。写真にあるように有料、無料の駐輪システムを作っている。

Strasbourg.eu
eurometropole

How did we achieve these results ?

Bike to work challenge !



10 years of Au Boulot à Vélo

Competition between corporations, small business, and administration

Using the game to make people try the bike

Rule : make a maximum of kilometer per bike for a short period of time

Ranking according to the size, the number of employees, etc.

36

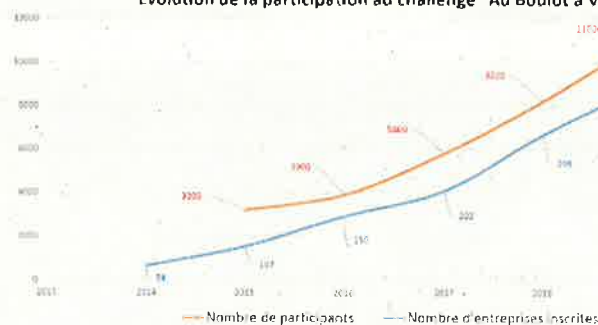
p 36

- ・企業とも提携している。多くの自転車利用を推奨している。
- ・また自転車に関する多くのイベントを開催している。(ビデオ映像あり)

Strasbourg.eu
eurometropole

Au Boulot à Vélo – évolution du nombre de participants

Evolution de la participation au challenge "Au Boulot à Vélo"



37



38

Night Bike Parade !



39



40

Night Bike Parade !



41

p41

- ・ 今年は、クリスマス時期に自転車のイベントを予定している。

Mobility management : make people change !

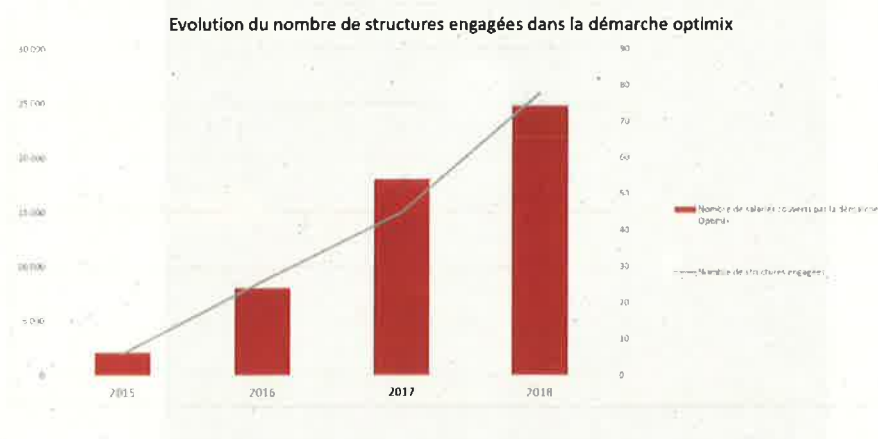


42

p42

- ・ 企業と共にアプリケーションを開発している。これによって、車による通勤をできるだけ少なくしたい。
- ・ 80以上の企業がこのシステムに参加している。

Management de la mobilité : accompagner le changement



43

Reinventing public spaces

44

p44

- ・これらの交通政策にとって大切な成果は、公共スペースを作り上げ、歩行者のために使うということ。



45

p45

- ・常に車の道を減らす取組をしている。



46

p46

- ・左はフランス式駐車。以前はこのような状況であったが、今は歩行者自転車の道路となった。



47

p 47

- ・ 左が以前の状況。右の現在はトラムが走っていて、自動車空間が減っている。



48

p 48

- ・ 本市東側のエスプロナードという高級住宅街。以前はロータリー方式の交差点、現在はトラムが走り歩行者空間が多い地域になった。



49

p 49

- ・現在、歩行者専用となっている中心部の広場空間。以前は車が入れた。



50

p 50

- ・クレベール広場の写真。市内で最も広いこの広場は、以前は 40000 台の車が毎日通っていた。今は歩行者専用空間。



51

p51

・グランアルカザール通りの写真。クレベール広場の近く。



52

p52

・歩行者ルートを表示したもので、ストラスブール中央駅から始まり、長い道を作っている。

Carrefour Kuss



Avant

Après

53

p 53

- ・ ストラスブール中央駅から旧市街地を通して南に通る空間の写真。歩行者ルート。

Pont Kuss



Avant

Après

54

p 54

- ・ このように歩行空間が非常に増えている。

Rue du 22 Novembre



Avant



Après
en phase de transition

55

p 55~

- ・左の写真を見てほしい。つい最近まで車が通っていた。現在、工事で歩行空間にしている。
- ・先ほどの見た街の模型が置いてあった広場も、つい最近まで車が通っていた。

Rue Brigade Alsace Lorraine / Place d'Austerlitz – Avant / Après



56

What's new ?

57



Les Quais (the riverfront project)



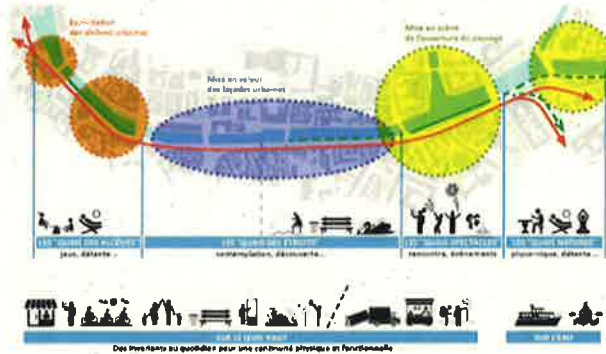
58

p 58~

- ・写真にあるのが、最近実現させた政策。川岸を歩行者空間にした。住民との多くの協議を経て実現させた。



Les Quais (the riverfront project)

7525
contributors10060
visitors1609
feedbacks176
proposals

59

Le projet des Deux Rives (Two Banks)



60

p 60

- ・ドイツからフランスにかけての部分で、昔は港だった場所に居住空間を整備し、現在はトラムも通している。

Le projet des Deux Rives (Two Banks)

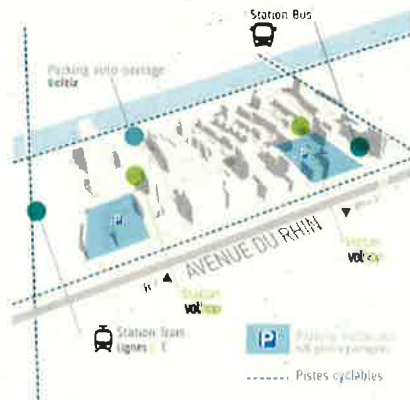


61

p61

・昔ここにトラムが通っていた。左が第2次世界大戦までの頃のトラム。右が現在のトラム。

The birth of a new way of living : the Danube District

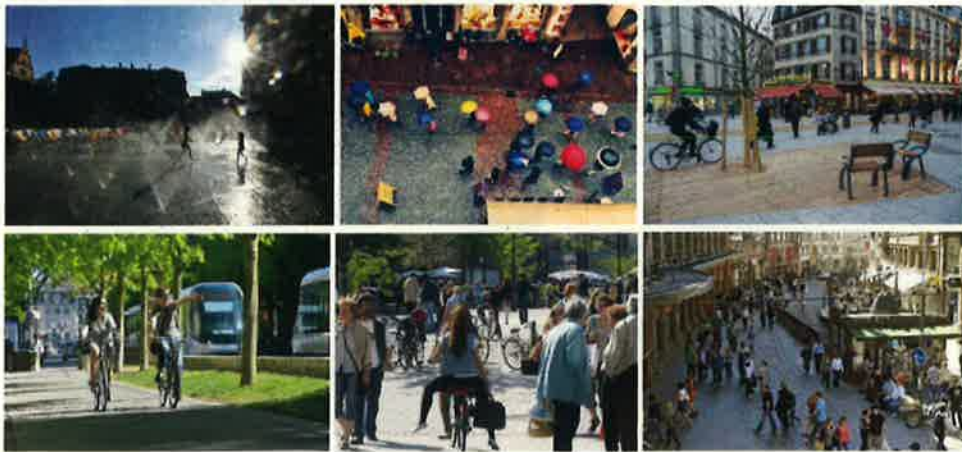


62

p62

・旧市街の外延部には居住空間や駐車場を作り、バスやトラム、シェアカーなどのスペースも作った。

Make something of your streets, they are so precious !



63

質疑応答

質問

- ・世界で交通政策とまちづくりに成功したのは、ストラスブールとポートランドだと思う。
- ・それは政策の継続性があったからと思う。先ほどの説明では、1998 年は車利用が 50%、2019 年が 37.6%この間 30 年経っている。40 年スパンでやっている。
- ・当初ストラスブールの政策を考えた方がいると思うが、ずっと継続されている。
- ・熊本市では、経済界が危機感をもって 2050 年までに街を変えていこうと「グランドデザイン 2050」を作った。今後、最低 30 年、市や県とやっていくが、政治家や担当者が代わるときに、政策の継続性をどのようにしているか？

回答

- ・この街だけが成功しているのではなく、この成功は他のヨーロッパ各都市との共有の中で生まれている。
- ・最も懸念していたのは、車の数を減らさなければならないことだった。90 年代終わりから効果が出始めた。
- ・ここまで続いているので、議会の方針がどうだとか市長が誰になるかではなく、市民が現在まで続いている政策を支持している。
- ・例えば、トラムを敷設する際は、毎回商店の人々とのやり取りや、駐車場が減るので市民と協議を繰り返している。一方でトラムの敷設によって、商店が活性化した例もある。トラム建設中の売り上げ減については、市が補助金を出している。
- ・この政策の大事なところは、人々、特に子供などが気楽に道に出られるようにという考え。ここまで続けてきた方向性を変えるということはない。

質問

- ・世界遺産があり、まちの気品高く活力も感じた。
- ・社会的弱者の存在が見えない。低床トラムなど人にやさしいと思うが、社会的弱者をカバーするための公共交通のあり方について、コンセプトがあるかどうか？

回答

- ・社会的弱者への対応は考えている。ストラスブールのトラムは、郊外に住む社会的弱者が簡単にまちなかに移動するためのものだった。
- ・実はトラムの料金はその人の収入によって体系づけられている。貧困家庭の場合、1 ヶ月 2 ユーロ/人トラム乗り放題。

質問

- ・まちで身体的弱者（車いす等）をほとんど見なかった。そういう人にとっては、まちなかの空間はハード的に厳しいと感じたが？

回答

- ・まず、路面の表示だが、ストラスブールの中心街は世界遺産となっているため、舗装の石の色に規制がある。
- ・2つ目は、トラムやバスの場合、全て車いすやベビーカーの人が乗れるようにしている。

質問

- ・フランスでは、交通税が2%と説明にあったが、交通権の発想と市民の意識はどうか？また、ストラスブールは何%なのか？
- ・市の財政で公共交通に使ったのが何%か？

回答

- ・フランスでは、交通のための予算が大きい。各企業から、従業員の数に応じて交通税を取っている。
- ・国で決められている上限があり、ストラスブールはその上限の2%としている。
- ・3分の1が企業から、3分の1がチケットや定期券、3分の1が住民税（住民から取る税金）。チケットや定期券収入が多くなるように努力している。

質問

- ・公共交通を軸とした交通の発展には車を減らすことが重要とのことだったが、車の売り上げが下がるということにつながる。車産業や燃料産業との関係はどうか？
- ・自転車・歩行者専用道路の整備は、道路空間のみの改修なのか、それとも民有地の買収もあるのか？
- ・自転車に乗るマナーについて、守られているのか？
- ・自転車1台いくら位か？

回答

- ・車メーカーは政府に対して反論や圧力を加えると同時に、この状況にできるだけ対応できるようにシェアカーなどの方向へ向かっている。
- ・道路改修において、個人の土地の買収もある。（トラム敷設時も）国や地方自治体が交渉し、買収することもある。
- ・私見では、ストラスの自転車マナーは良くないと感じるが、努力して対策をしている。自転車のランプ点灯義務化や違反時の罰金など。
- ・自転車1台カーゴタイプは1000ユーロ位。

質問

- ・車の所有率はあまり変わっていないのか？

回答

- ・車の所有台数は大きく変わっていないが、若年層の運転免許を取る割合が減っている。
- ・旅行や特別な企画のためにシェアカーもある。

質問

- ・トラムの1日の乗客数は45万人で間違いないか？
- ・バスと市電をうまく組み合わせないといけないと思うが、時刻やダイヤをどういったデータを基に構成しているのか？

回答

- ・バスとトラム合わせて45万人。そのうち約60%がトラムの利用。

- ・バスとトラムを同じ会社が運営しているため、ダイヤ上、バス・トラムを区別していない。
- ・一番の問題は鉄道である。バスとトラムはストラス広域自治団体だが、列車は県レベルの運営であるため、そのすり合わせが難しい。
- ・現在はバス・トラムの共通定期券だが、最近では列車も一緒にした定期券を作り始めている。

質問

- ・バス・トラム運営は公社でやっているのか？
- ・また、貸自転車やパーク＆ライドも公社が運営しているのか？熊本市では、バスや駐車場は民間がバラバラに運営している。

回答

- ・バス・トラムを運営しているのは、市が100%出資しているCTSという団体。パーク＆ライドもCTS。
- ・貸自転車はCTSの子会社が運営している。これはストラスブールの特徴で、他のフランスの街では、100%民間の団体が運営している。

質問

- ・熊本市は、50年間で自動車を利用する人が30%増えている。
- ・ストラスブールで、自動車の割合が30年間で20%減らすことが出来た要因は何だったのか？
- ・また、30年間で一番市民からの反対が多かった点は何なのか？

回答

- ・単にトラムだけではなく、駐車場を減らしたり、車を入りにくくしたり、歩行者等が街に入りやすくするなど、細かいことの積み重ねの結果である。ほかに駐車場の値段を上げる、駐車場を減らすなど。
- ・最初にトラムを入れる際の、商店街の反対が一番強かった。

質問

- ・まちなか路上駐車場の住み分け（全てCTS運営か）
- ・結果的に、商店街の売り上げが上がったのはどのくらいか。
- ・自動車規制した際の補助金について、工事期間中に売り上げが減ったから支給したのか。
- ・これからは自動運転の時代、意識して始めていることはあるか。

回答

- ・まちなかの路上駐車は市が運営している。数年前から車両のNoを入れて管理している。
- ・店が変わったりもしているので、どの位上がったか不明。
- ・工事中に加え、完成後1年間支給した。
- ・歩行者と一緒に通るルートが多いため、現実化には遠いと思っている。

4 オルレアンのまちづくり

(1) 都市の概要

①地理

オルレアンは、フランスの中部に位置する都市で、サントル＝ヴァル・ド＝ロワール地域圏の首府、ロワレ県の県庁所在地である。パリの約130km 南西に位置する。ジャンヌ・ダルクで有名な都市である。

②歴史

紀元前 52 年、ユリウス・カエサルによって町は征服・破壊され、ローマ帝国の元で再建された。ロワール川にある数少ない橋の一つがあったため、オルレアンは中世フランスで最も豊かな都市となった。1429 年 5 月 8 日にオルレアン包囲戦の際、王家の将軍ジャン・ド・デュノワとフロラン・イリエールの助けを得てジャンヌ・ダルクがオルレアンに入り、この町を解放した。フランスが北アメリカを植民地化した時代、中心地はルイ 15 世の摂政であったオルレアン公フィリップ 2 世にちなみ「ラ・ヌーヴェル＝オルレアン」と名付けられた。1870 年の普仏戦争ではその地理条件のために再度戦略の要所となり、プロイセン軍がオルレアンを占領した。かつては大都市であったが、現在は 110,000 人の住民を持つ平均的な都市である。オルレアン大聖堂、マルトロワ広場、ジャンヌ・ダルクの家、オルレアン美術館等がある。



③産業

パリに近く交通の要衝であることから、情報産業、電機産業、計測、製薬、化粧品製造、物流・ロジスティックなどの業種が盛んで非常に経済力の高い街である。また、フランス最大の国有林、オルレアンの森がある。

(2) 公共交通の概要

①事業概要

都市内の公共交通であるトラム、バスは、「オルレアン・ヴァル・ド＝ロワール都市圏共同体」(l' Agglo) が管轄し、民間企業の Keolis に運行を一括委託している。運行主体としては、「TAO」というブランド名を用いている。

なお、以前の運行委託先は現在の Keolis とは別の民間企業 Transdev であった (2003 ~ 2011 年)。

②路線の概要

トラム2路線、バスは33路線を運航し、トラムの路線は、A路線とB路線の2路線の計約29kmとなっている。

<A路線>

南北方向のA路線は、延長18kmで、2000年11月開業した。

A路線は、市北部の住宅街よりレ・ゾブレ駅、オルレアン駅を經由し、都心を抜け、南部の郊外のオルレアン大学を經由し、中央市民病院を連絡している。

平日日中は、5～8分間隔で運行されている。

<B路線>

東西方向のB路線は、延長11kmで、2011年6月に開業した。

B路線は、中心部の旧市街地部を除くと住宅街を走行している。特徴として、旧市街地部においては、架線レス区間（APS区間）を有していることがあげられる。

平日日中は、7～8分間隔で運行されている。

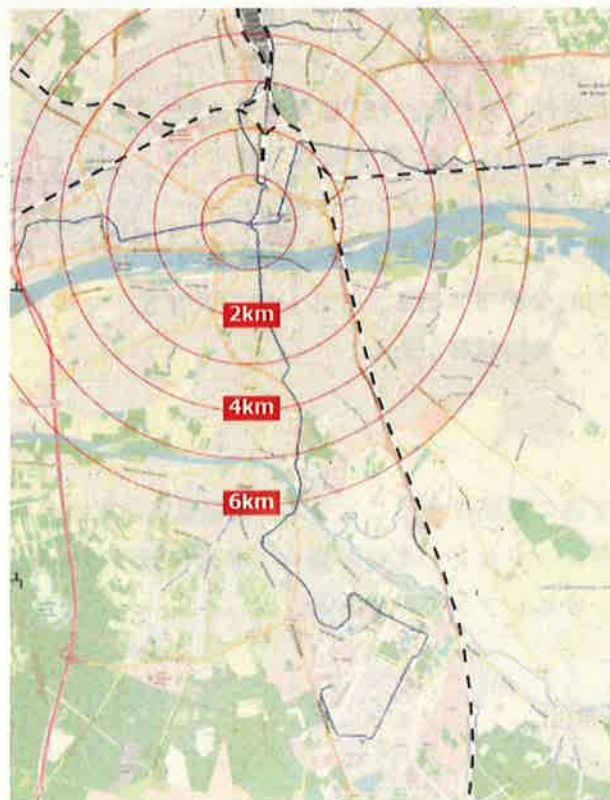


図 オルレアン市の公共交通ネットワーク

(3) まちづくりの取組

① トラム敷設と合わせた景観まちづくり

- オルレアンでは、トラムの敷設にあわせて道路空間の再編を行っており、沿道景観や舗装についても敷設に合わせて再整備が行われ、上質な景観が形成されている。
- 歴史的景観地区に大聖堂がありビスタを生かした景観づくりがなされており、APS（地表集電方式）を採用することで架線レスを実現している。



出典：Google ストリートビュー



図 ジャンヌ・ダルク通り（トラム B 線（架線レス区間））のトラム敷設前後



出典：Google ストリートビュー

図 ポルト・マドレーヌ通り（トラムB線）のトラム敷設前後



出典：Google ストリートビュー

図 フォーブール・マドレーヌ通り（トラムB線）のトラム敷設前後

②コンパクトプラスネットワークのお手本

- ストラスブールの成功を受け 2000 年に幹線の鉄道駅と郊外の大学、中心市街地、病院など、主要施設に沿った公共交通の整備と各種結節点をつなぐ南北の路線にトラムが導入された。

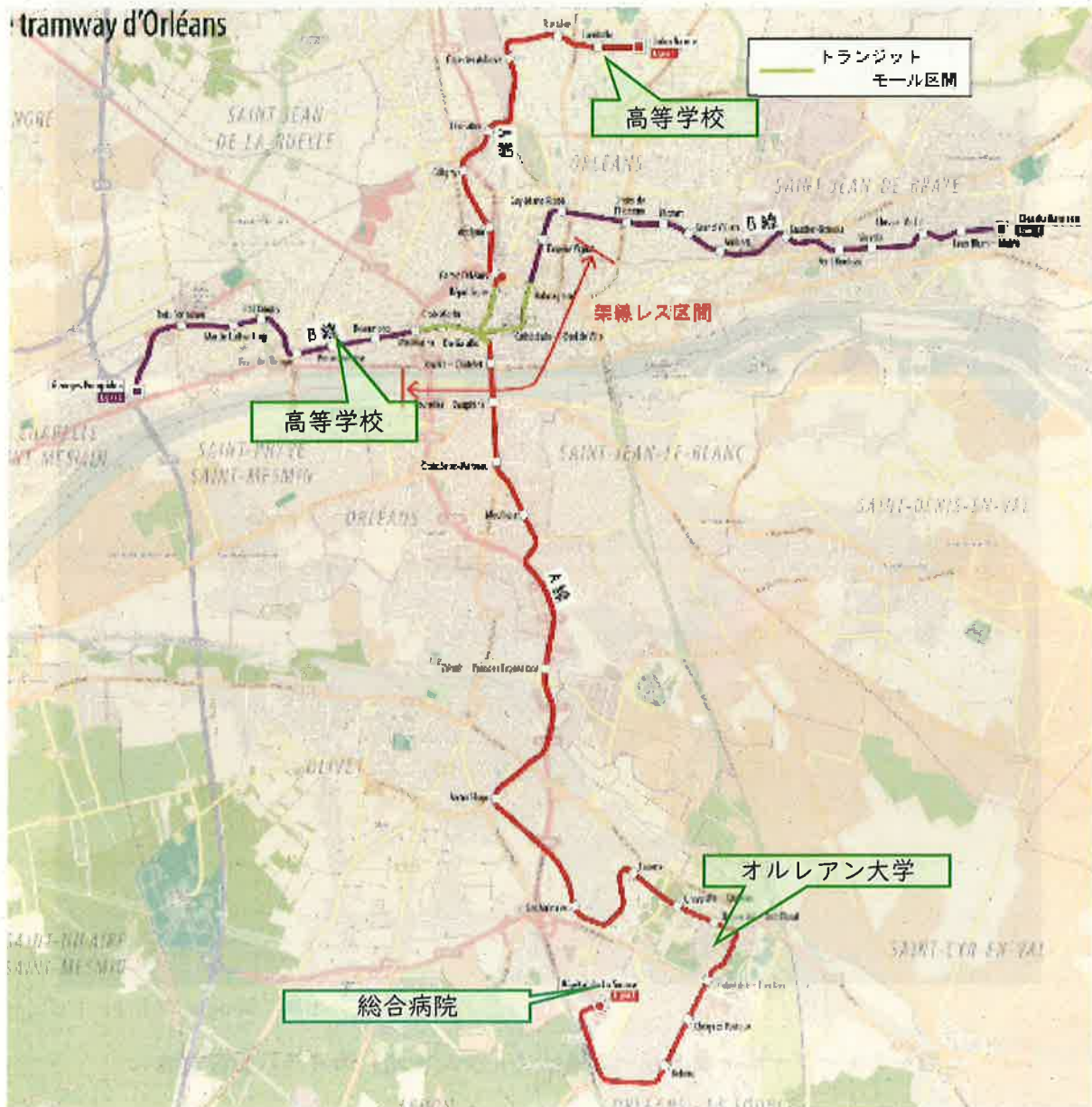


図 オルレアンのトラム路線図

- 軌道敷設にあわせて、沿線の面整備が行われており、住居、商業、医療、教育などの都市機能が集積した各拠点を利便性の高い公共交通で結ぶコンパクトシティが実現している。



- A線沿線の郊外部では、住宅地開発を実施（公営住宅・分譲住宅・パーク&ライド駐車場）。



図 トラム敷設とあわせた沿線開発の状況

- 軌道敷設にあわせて、トラム利用を促進するため、沿線にパーク＆ライド施設の整備が行われている。



③トランジットモールによる賑わい演出

- 商業地区では、歩行者が行き交う空間をトラムが走っている、いわゆるトランジットモールとなっており、アクセスしやすい交通ネットワークと歩きやすい空間が構成されている。
- トランジットモール内は、歩行者とトラムが共存しており、地元住民や観光客など多くの人々で賑わっている。



図 まちなかのトランジットモール

④自転車を積極的に生かした階層的な交通システム

- ストラスブールと同様、自転車の車内持込みや自転車シェアリングによるサイクル&トラムライド等により、自動車を使うことなくドアトゥドアの移動と行動範囲の拡大を実現するとともに、自転車をフィーダー交通とする交通体系が確立されている。
- トラムやバス停留所を始め、市内のいたる所にシェアサイクルのポートが設置されており、気軽に自転車が利用できる環境が整っている。



図 シェアサイクルのポート

⑤架線レスシステム

- まちの中心部には、ジャンヌ・ダルクがイングランド軍から街を解放した際に礼拝したといわれる大聖堂があり、まちのシンボルとして親しまれている。
- 2012 年に、大聖堂付近を含む南北線と結節する東西 11 キロの新線が開業したが、この路線では、歴史ある大聖堂へ景観に配慮し、上空に架線を配置せず、地表の給電システムから電気を供給する方式〔APS (路面給電方式: Alimentation par le sol)〕を採用している。
- APS は、フランス・アルストム社が開発した地表面から給電を行うシステムで、集電装置が車両中央下に設置されており、軌道中央に設置された第三軌条より給電する。
- 給電線をセグメントで区切り、電車通過中のセグメントにのみ通电する。車両の位置情報に関しては、車両から給電 BOX に接近情報を発信し、感知するものとしている。



図 大聖堂（写真奥）に配慮した架線レストラム

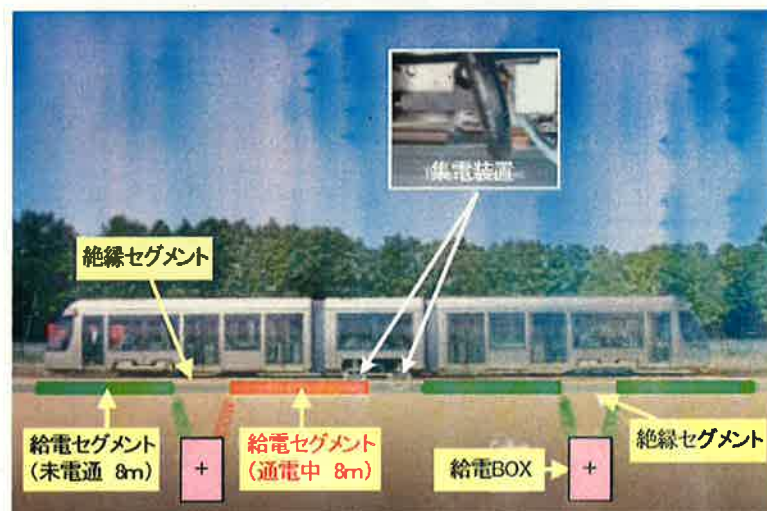


図 APS システム

⑥交通結節点

ア トランジットセンター（トラムB線終点 George Pompidou 停留場）

- トラムB線の西側終点駅に位置し、近くにバス停留所・駐車場もあり、スムーズな乗換が可能
- パーク&ライド駐車場にはトラムの電子時刻表が設置されているため、自動車車中でトラムの発着を待つことも可能



図 バス停とトラム停留場



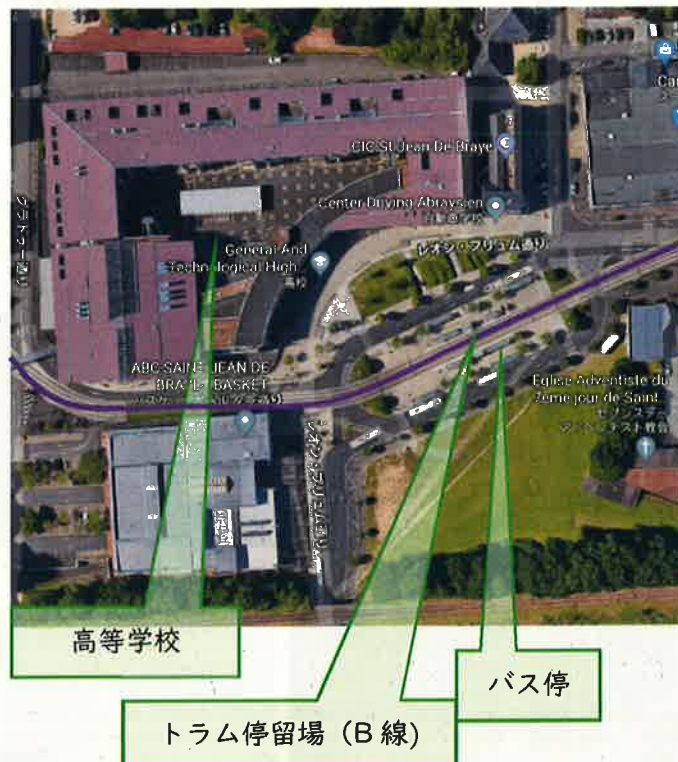
図 P&R 駐車場内のトラム時刻表



図 駐車場側からトラム停留場を望む

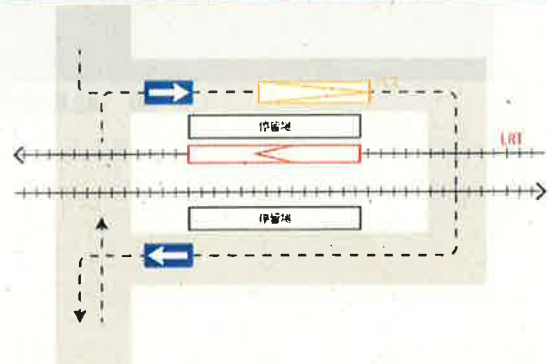
イ トラム・バス乗継結節点（トラムB線 LEON BLUM-MARIE 停留場）

- トラム、バスの交通機能が複合した乗継結節点で、ロータリー型で結節されたトラムとバスは停留場でフェイストウフェイスの乗り換えが可能



ウ トランジットセンター（トラムA線 Bustière 停留場）

- トラム、バス、駐車場の交通機能が複合した乗継結節点で、結節されたトラムとバスは同一停留場でフェイストウフェイスの乗り換えが可能
- 上記のロータリー型よりも小規模な結節点



⑦景観に関する取組

- トラム敷設に際して、先述の架線レスをはじめ、道路舗装や沿道景観の改修・再整備により、シャンパンゴールドのトラムの車両デザインと沿道景観が見事にマッチした都市景観を形成している。
- 落ち着いた色調で統一された夜間照明により、歴史感あふれる建築物や街路樹を美しく照らし、上質な空間を形成している。



図 昼間と夜間の大聖堂へのビスタ



図 夜間景観（市街地）



図 夜間景観（ロアール川沿線）



出典：la ligne B du tramway d'Orléans (Richez_Associés)



出典：la ligne B du tramway d'Orléans (Richez_Associés)



出典：la ligne B du tramway d'Orléans (Richez_Associés)

5 マルセイユのまちづくり

(1) 都市の概要

マルセイユは地中海に面したフランス南部の中心都市であり、緯度はほぼ北海道の札幌市と同じである。フランス最大の港湾都市であり、都市単独人口は約 86 万人、広域行政圏（18 コミュニティで構成されるマルセイユ・プロヴァンス・メトロポール大都市共同体=CUMPM）の人口は、パリ、リヨンに次ぐフランス第三の都市圏を形成している。

2013 年には EU が毎年指定する欧州文化首都に選ばれ、一年間にわたり集中的に各種の文化行事を展開した。

気候は温暖な地中海性気候でありフランスの中では暖かい地域であるが、プロヴァンス地方特有の「ミストラル」と呼ばれる強風が年間を通じて吹いている。

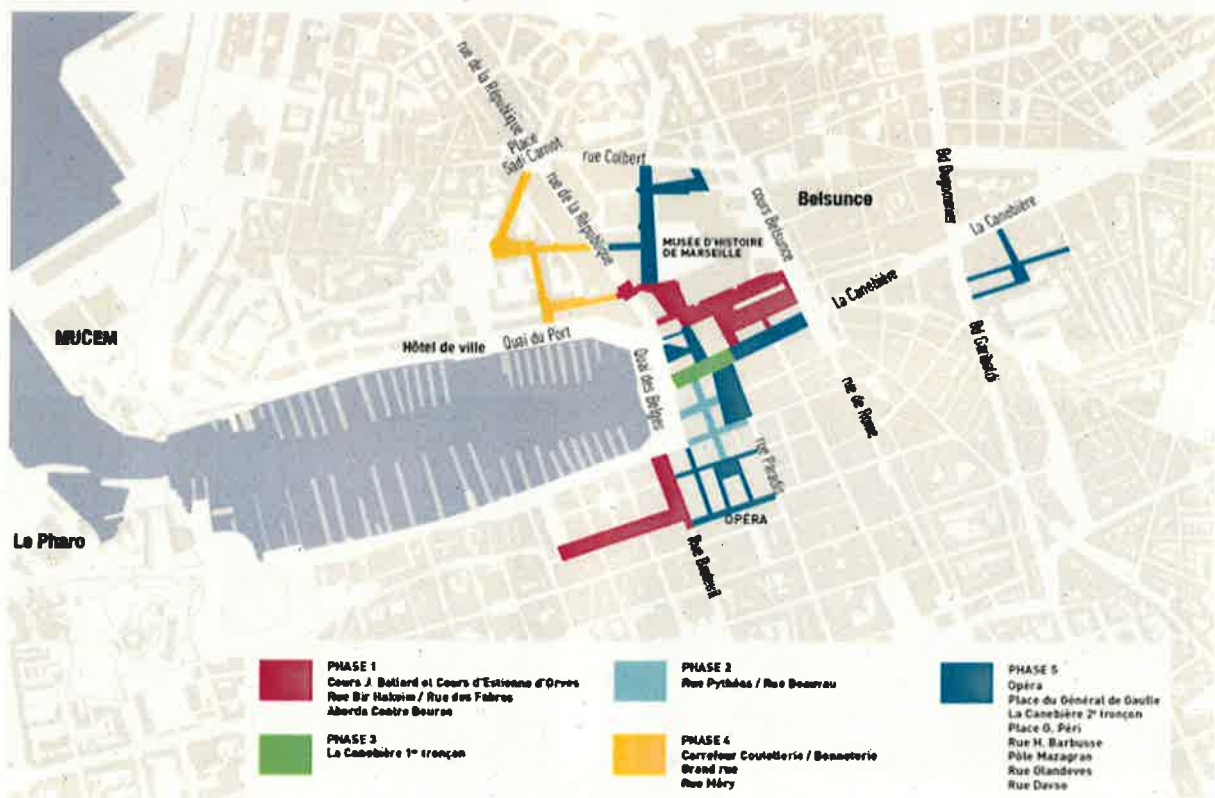
マルセイユの「旧港」は、ヨーロッパで最初に開かれたフランスを代表する貿易港であり、早朝に開かれるフィッシュマーケットや名物ブイヤベースを揃える飲食店が軒を並べる。「イフ島」への遊覧船の発着所であり、ここからのノートルダムドラガルド寺院の夜景が美しい。



旧港からのノートルダムドラガルド寺院の眺め

(2) 歩行者空間化に関する取組

①段階的な歩行者空間の拡充による賑わい演出



出典：マルセイユ HP (<https://www.marseillechange.fr>)

図 段階的な歩行者ゾーンの拡張整備

- 商業エリアにおいて、歩道の大幅な拡張とともに、街路樹の再配列、デザイン性が高い舗装の採用など、まちなかの歩行者空間化を段階的に進めている。



図 拡張整備中の歩行者空間

6 エクサンプロヴァンスのまちづくり

(1) 都市の概要

フランス南部（プロヴァンス・アルプ・コートダジュール州ブーシュ＝デュ＝ローヌ県）に位置し、パリの南 750km、リヨンの南 280km、地中海に面したマルセイユの北 25km のところにある。

マルセイユ・プロヴァンス国際空港から市内中心部まで 15km。エクサンプロヴァンス TGV 駅から市内中心部まで 8 km である。

15 世紀にプロヴァンス伯爵領の首都として古くから繁栄した古都で、人口はフランス国内で 22 番目、面積は 1 万 8,600ha で国内 10 番目であり、森や公園の自然、豊かな文化、歴史遺産を有する。年間 150 万人の観光客が訪れる。

歩行者専用道路が 72 路線あり、広場も 14 箇所、週に 24 回のマルシェが開かれている。



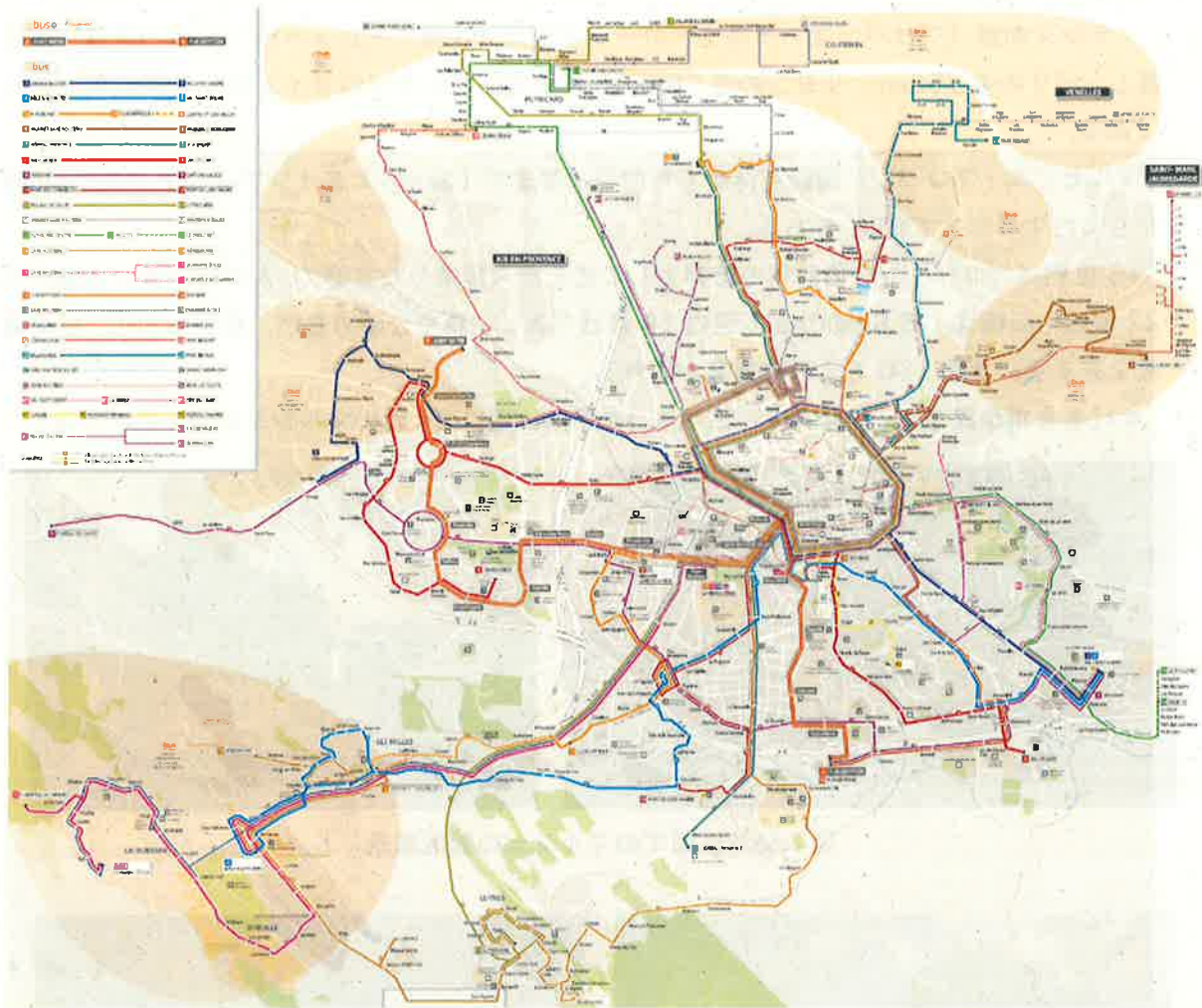
図 公共空間でのマルシェの開催風景



図 緑豊かな街路空間

(2) 公共交通の概要

電気バスによる BRT が 1 系統、路線バス 23 系統がネットワークされている。



出典：MAIRIE D'AIX-EN-PROVENCE

図 公共交通路線図

- 旧市街地には 3 系統の電動シャトルミニバス (Diabline) が 2003 年に導入され、日曜日と祝日を除いて 8:30~19:00 まで運行している (10 分間隔)。1 回当たりの利用料金は 0.8 ユーロ。
- このミニバスは、バス停留所が設けられておらず、利用者はその場で手を挙げて合図すれば乗車することができる。
- まちづくり会社セメパ (SEMEPA) が管理する駐車場の利用者は、駐車チケットを見せると無料で乗車することが可能で、自動車の旧市街への乗入抑制にも寄与している。2015 年は 25 万人の利用者数となっている。

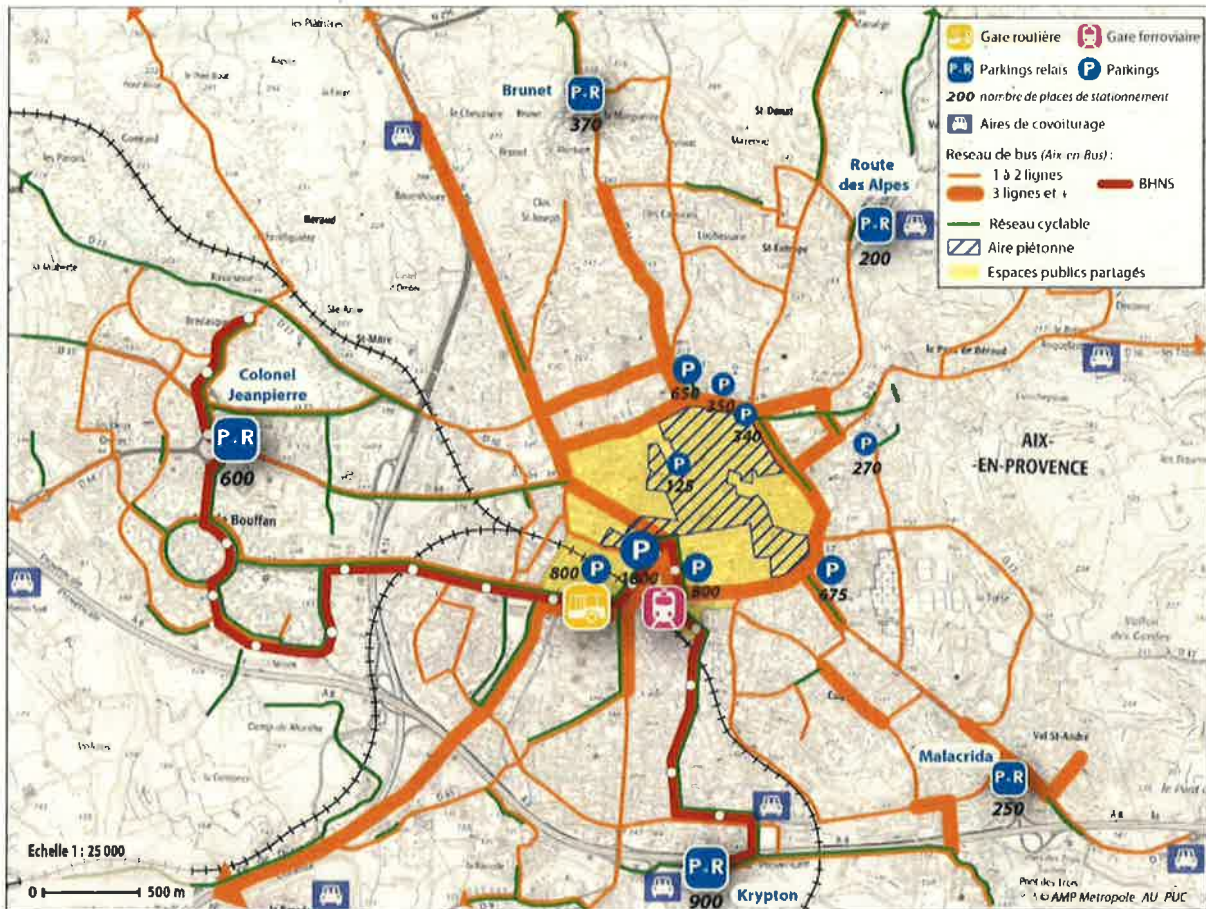


出典：MAIRIE D'AIX-EN-PROVENCE
(http://www.aixenprovence.fr/IMG/pdf/plan_la_diabline2016.pdf)

図 電動シャトルミニバス路線図



図 電動シャトルミニバス (Diabline)



- バスターミナル
- 鉄道駅
- P&R 駐車場
- 駐車場
- 200** 駐車台数（容量）
- カーシェアリングエリア
- バスネットワーク
 - 1～3 系統
 - 3 系統以上
 - 高サービスバス (Aix'press)
 - 自転車走行空間
 - 歩行者ゾーン
 - 共有公共空間

出典：エクサンプロヴァンス市提供資料

図 主な交通機能の配置

(3) まちづくりの取組

①高レベルのバスサービス (Aix'press)

- 2019年9月から運行開始した電気バス (Aix'press) は、7.2 kmの路線に約 350 m 間隔でバス停留所が配置されている。
- 路線の約 80% 区間は専用走行車線のため、定時性の高いサービスを提供する。
- ルートは旧市街と西部地区、南東の駐車場を接続し、多くの教育施設を経由する。



出典：MAIRIE D'AIX-EN-PROVENCE (<http://www.aixenprovence.fr/L-Aixpress-en-service-le-2-septembre>)

図 Aix'press 路線図

- 車体はシンボリックなデザインで、地元の学生によりデザインされた。



図 車体外観

- 23 の座席と車いすスペースを備え、社内には USB の充電プラグも設備されている。



図 車両内観

- 満充電での航続距離は約 50 km、起終点のバス停留所に急速充電設備が整備されている。



図 急速充電設備

- 走行空間は物理的分離だけでなく、路面舗装のみによるバスレーンなど道路空間に応じて様々な横断面構成が採用されている。



図 バス専用レーン

- 沿線には2か所のパーク&ライド施設が整備されている。
- KRYPTON バス停留所は高速道路インターに位置し、駐車料金にはバスの利用料金も含まれているなど、自動車からバスへの乗り換えを誘導している。



図 P&R Lt Cl Jeanpierre



図 P&R Lt Cl Jeanpierre (整備イメージパース)



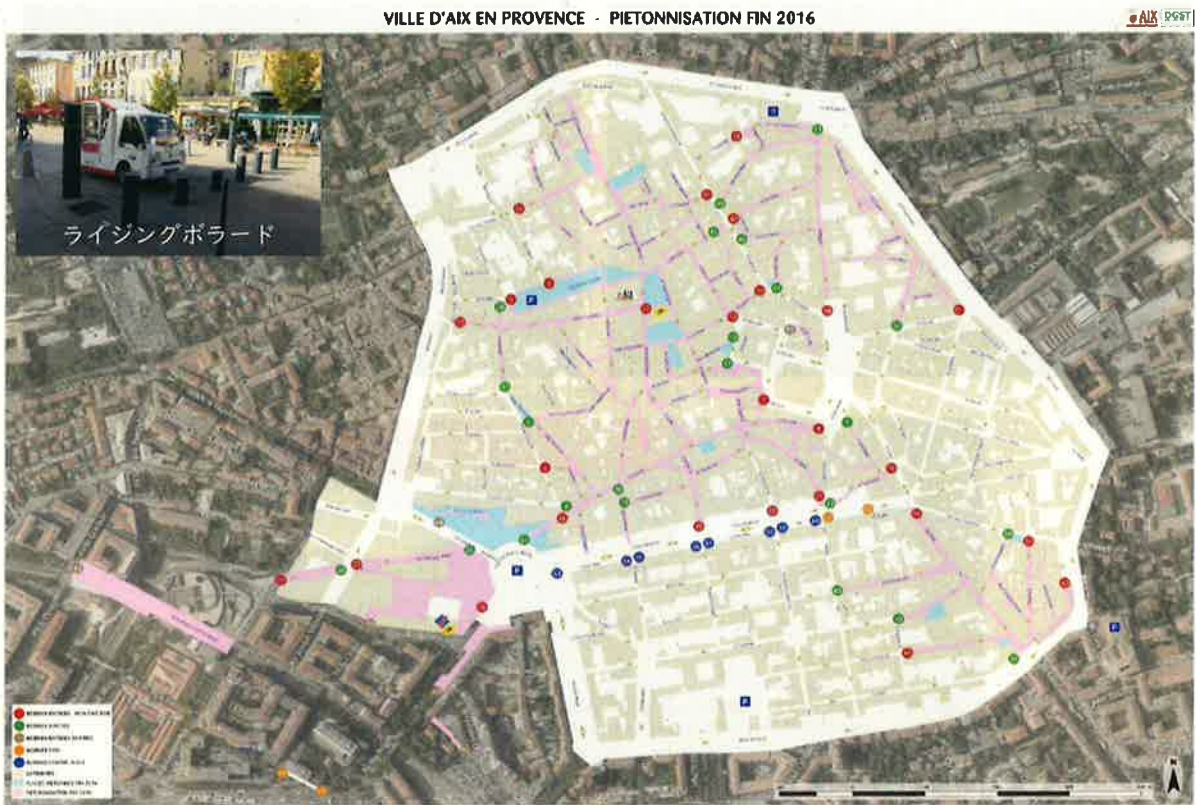
図 P&R KRYPTON
表 パーク&ライド施設概要

	P&R Lt Cl Jeanpierre	P&R KRYPTON
構造	地下式	地上立体式
駐車台数	600 台 (充電スタンド付き 6 マス)	900 台 (充電スタンド付き 12 マス)
自転車台数	60 台	40 台
自動車駐車料金	2.20 ユーロ/日 27.0 ユーロ/月 260 ユーロ/年 ※バス利用料金を含む ※学生割引あり	2.20 ユーロ/日 27.0 ユーロ/月 260 ユーロ/年 ※バス利用料金を含む ※学生割引あり

出典: <http://www.agglo-paysdaix.fr/transport/infrastructures/parkings-relais/parking-relais-krypton.html>

②街路空間と賑わい創出

- 2011 年から旧市街の多くの道路が歩行者専用化されており、ライジングボラードにより車の進入をコントロールしている。



ピンク着色部分 = 歩行者ゾーン (aire)

図 旧市街における歩行者ゾーン

- マルシェは火・木・土曜日の 8:30~13:00 まで街中の様々な場所で開催。



図 ミラボー通りでのマルシェ



図 広場でのマルシェ

出典：MAIRIE D'AIX-EN-PROVENCE (<http://www.aixenprovence.fr/Les-marches-de-la-ville-3694>)

図 マルシェの開催箇所 (一部)

(4) 公式訪問の詳細

①エクサンプロヴァンス市公式訪問(11/4)

日 程 : 令和元年(2019年)11月4日(月)

9:30~12:30 再開発事業や駐車場管理運営等を行う SEMEPA 訪問

- ・文化拠点の視察、裁判所周辺の再開発地区の視察
- ・SEMEPA によるプレゼンテーション

14:30~17:00 エクサンプロヴァンス市訪問

- ・土地利用、交通政策等に関するプレゼンテーション



出典: MAIRIE D'AIX-EN-PROVENCE (<http://www.aixenprovence.fr/Aix-en-Provence-accueille-une-delegation-japonaise>)

② 意見交換

●エクサンプロヴァンス市による都市計画に関するプレゼンテーション

日 時：令和元年（2019年）11月4日（月）14：30～

場 所：エクサンプロヴァンス市庁舎

説明者：都市計画課課長 パトリック＝ルフォコニエ氏 ほか

エクス市（都市計画副市長アレクサンドル＝ガレーズ氏）

- ・改めて熊本市の情報を見ていて、エクス市よりも大きく、美しい街だと実感した。
- ・当市と熊本市は、それぞれ長い歴史を持っており、違った側面を持っているが、市街地に人が住んでいることは共通している。国や地理的な条件が違っても、都市生活を維持していくといった意味で、同じような課題を持っていると再認識している。
- ・都市開発、都市経済また都市環境経済について、フランスでは「ヴィヴルアンサンブル」、皆で一緒に生きていくというコンセプトで、限られた土地を様々な用途に使っていくことを考えている。
- ・両市は、お互いに学ぶことが多いと認識している。例えば、日本は耐震性建築に対してエキスパートである。両市の特徴を生かして学び合い、実りのある経験を交換し、皆様のそれぞれの経験を共有していきたいと思っている。

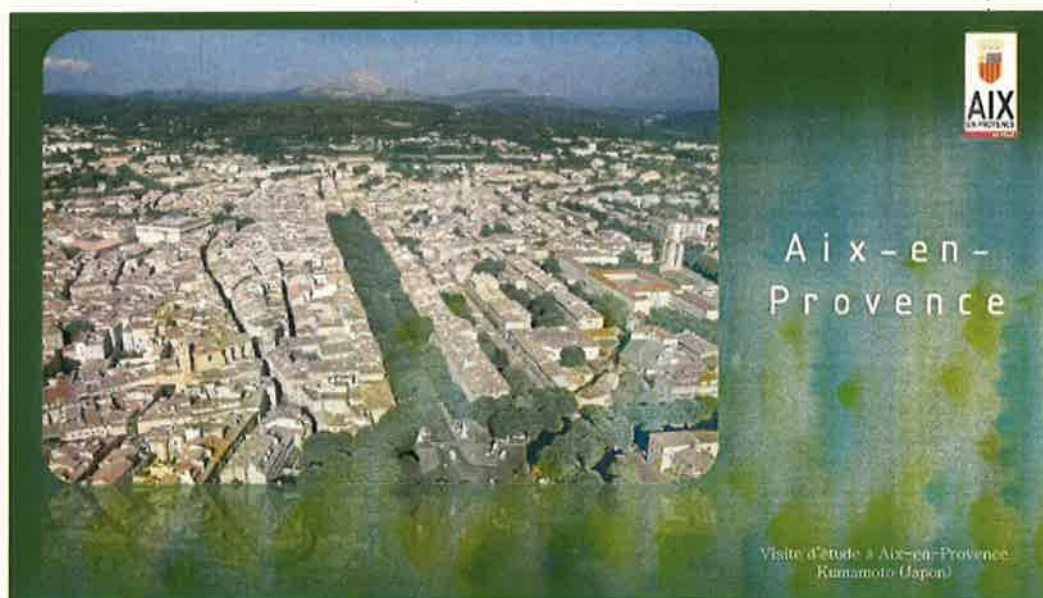
エクス市（都市計画課課長 パトリック＝ルフォコニエ氏）

これから説明するスライドは、都市計画の大まかな点に関するもの。

一つ目は、魅力的なまちにするための要素について、そのためにどういった都市開発を行ってきたか。

二つ目は、具体的にエクス市が、都市整備によって、都市をいかにダイナミックで魅力的なまちにしたか。

最後に、この街が、計画を通してどのように市民にとって住みよい街になってきたか説明する。



Sommaire

1/ Aix-en-Provence : une ville attractive

- Situation d'Aix-en-Provence dans l'arc méditerranéen
- Une « ville territoire » : entre ville et campagne
- Les fonctions traditionnelles : Justice, université, culture, tourisme
- Un poumon économique métropolitain
- Un développement attractif consommateur d'espace

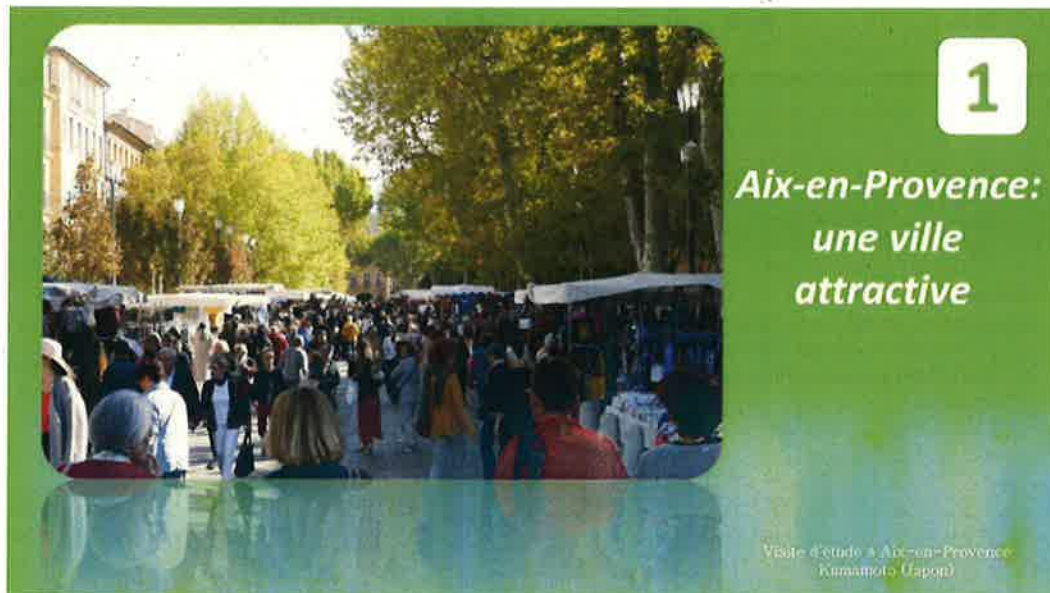
2/ Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable d'Aix-en-Provence

- pour un développement plus durable
- pour un renouvellement urbain respectueux du patrimoine architectural et urbain
- pour la préservation du patrimoine végétal et de la biodiversité

3/ Des actions pour une ville toujours plus agréable à vivre

- Développer les transports collectifs et les modes actifs (BHNS, vélo...)
- Refaire la ville sur la ville (Sextius Mirabeau...)
- Pléthonniser le centre ancien et requalifier des espaces publics (Trois places...)
- Réaliser de grands équipements (l'Arena, Plan Lamoignon, Palais de Justice, Grand Théâtre...)
- Valoriser la nature en ville (Charte de l'arbre, parc naturel urbain...)

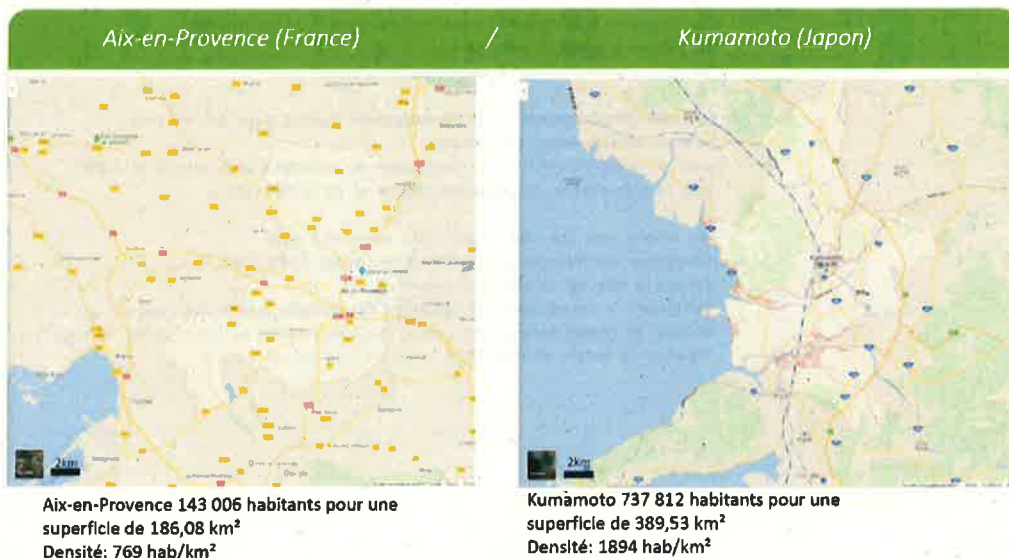
2



3

エクス市（政策課課長ギョーム＝シャザール氏）

都市計画のプランニング担当



4

p4

・エクサンプロヴァンス市と熊本市の広さや人口密度等の比較について、エクス市はフランスでは面積が広い。パリは広くないが人口は200万人。

熊本市はエクス市よりも面積2倍以上、人口密度も2倍以上である。

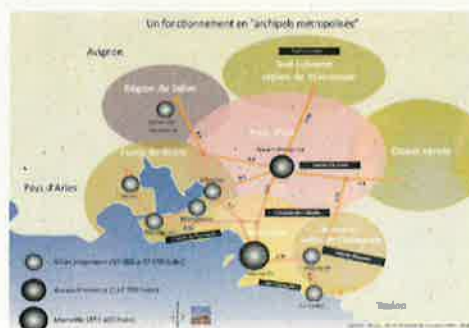
« Aix-en-Provence: une ville attractive »

Aix-en-Provence:

Une ville de 143.000 habitants qui rayonne sur un bassin de vie d'environ 400.000 habitants, au sein d'une aire métropolitaine d'environ 2 millions d'habitants



Situation d'Aix-en-Provence sur l'arc de développement méditerranéen



Situation d'Aix-en-Provence et du Pays d'Aix

5

« Aix-en-Provence: une ville attractive »

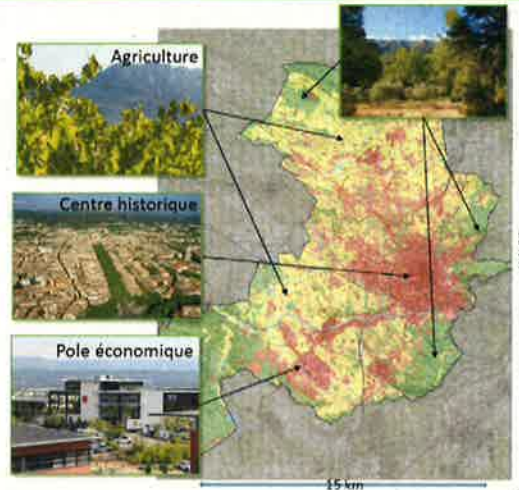
□ Une ville territoire: entre ville et campagne

La commune d'Aix-en-Provence est un vaste territoire : la 11^{ème} commune française en termes de superficie.

Vaste territoire contrasté et marqué par l'alternance de secteurs de plaines, des plateaux, de coteaux, des collines...un paysage pittoresque immortalisé par Cezanne

Un centre historique protégé et très touristique

Un pôle économique d'envergure métropolitaine au sud de la commune



6

p 6

- ・エクス市は、人を惹きつけてやまない町だと言われるが、それは、周辺のメトロポリタン大都市圏などの地域に取り囲まれているため。面積では、フランスで第 11 番目の都市。平野、耕地、丘、沼などがある。
- ・セザンヌに出てくるサント・ヴィクトワール山があり、地中海性気候が土地の形成に影響している。
- ・赤が市街地、緑に塗られているところが丘や山地、耕地に取り囲まれているのが分かる。中心街は歴史的保存地区、その南側の地区に経済発展圏がある特徴がある。伝統的な産業も根付いていて、裁判所や大学、文政の街と言われている。
- ・大学の校舎も中心街にある。キャンパスは郊外に広がっている。エクサンプロヴァンス学生 3 万人 4 か所の研究機関 9 か所の学生寮がある。
- ・文化の点では、歴史的建造物、遺産がたくさんあり、街中だけで 150 件の指定重要文化財建築物がある。これは、フランス国内で最も密集している。文化的遺産としては、街中だけでなくサント・ヴィクトワール山もそうである。

« Aix-en-Provence: une ville attractive »

□ Des fonctions traditionnelles

La Justice



L'Université



La Culture



Le Tourisme



7

p 7

- ・国際オペラ祭も、エクス市を会場として主催される。
- ・市立公園の中に、熊本市から寄贈された能舞台も常設展示されている。

- ・文化的に豊かな街、国内だけでなく海外にも人気があり、エクス市は観光目的として外せない地となっている。国内で調査したところ、フランス人が最も訪れたい都市5番となった。2018年には60万人の観光客がおとずれており、そのうちの半分以上が海外からの観光客となっている。

« Aix-en-Provence: une ville attractive »

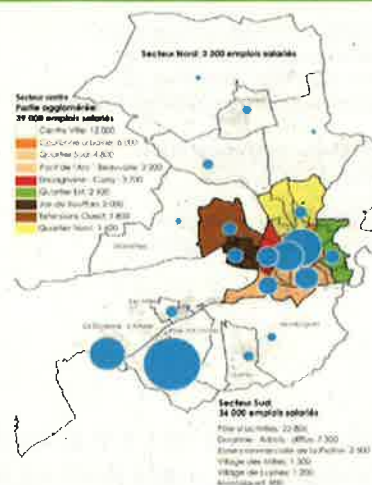
□ Un poumon économique: 90 000 emplois

Une fonction de carrefour liée à sa position géostratégique très favorable (1 gare TGV, 2 autoroutes...)

2 pôles d'emploi sur la commune : le centre ville (39 000 emplois) et le pôle d'activités des Milles (36 000 emplois)

Le pôle d'activités, de rang métropolitain, a capté plus de la moitié de la croissance de l'emploi de la commune depuis les années 90.

Une importante concentration d'emplois stratégiques et une spécialisation de type « bureaux parcs »



8

p 8

- ・エクス市は、地理的に経済発展に効果的な位置にある。地中海沿岸に面した地域全体の中でも、多くの地区からアクセスが可能な道路網に恵まれている。
- ・また、中心街に国鉄駅が一つあり、郊外にTJ V（新幹線）の駅がある。
- ・経済面で特徴的なのは、高度なテクノロジーを持った企業を多く持っていること。

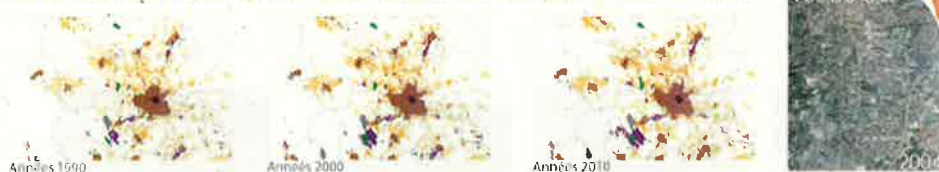
Un modèle de développement attractif consommateur d'espaces:

Evolution de la tache urbaine depuis plus de 40 ans

Aix-en-Provence en 1964 : près de 2 000 hectares urbanisés pour 73 000 habitants



Aix-en-Provence en 2009 : près de 5 600 hectares urbanisés pour 142 000 habitants



9

p 9

- ・都市計画はダイナミックに進められており、同時にそれは、土地を必要とする都市計画でもあった。スライドの地図を見ると、1964年から40年かけて都市圏が発展してきたことがわかる。特に、市街地が広がっているのが分かる。
- ・同時に、対処してきたこととしては、学生の住居供給だけでなく、若い社会人世帯等のための住居提供である。
- ・経済や観光が盛んであり、話題も多く魅力的であるため、地価が高騰し続けている。県の他の自治体と比べ、地価が30%高い現状にある。

- ・40 年来都市計画を進め市街地化を進めてきたが、家族は核家族化してきており、独身者や一人暮らしの高齢者が増える傾向にある。



p 10 整備計画と持続可能な発展に関する説明

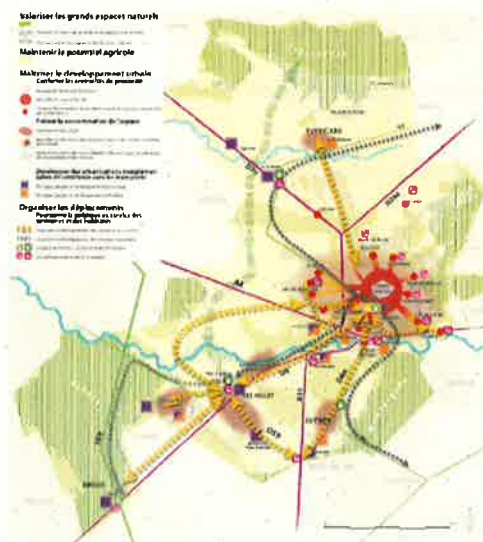
- ・現在の課題としているのは、より継続的な発展計画を立てること。

□ Planifier un développement plus durable

Le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) 2015-2030

- ・ Conforter une ville de proximité à taille humaine,
- ・ Développer le rayonnement d'Aix
- ・ Préserver le patrimoine naturel, agricole et urbain
- ・ Modérer la consommation de l'espace

Conclure en 2015-2030 :
Maintien de l'activité économique : + 1 000 emplois/an
Contenir le projet de P.L.U. : environ 900 logements/an
Soit environ 1 500 logements supplémentaires en 2030
Créer 125 000 habitants en 2030



p 11

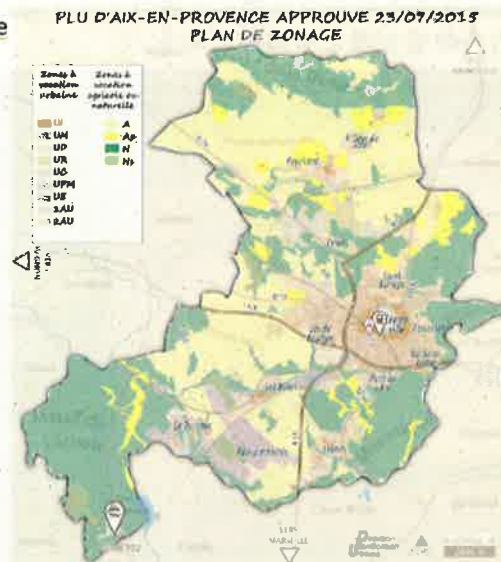
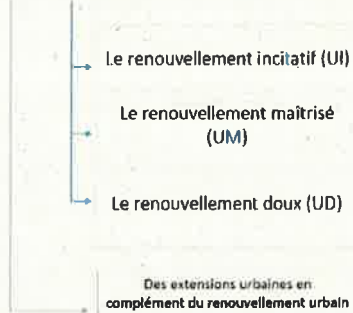
- ・この計画は 2015 年に立てた。2030 年までの間に、人々が生活暮らしやすく魅力的なまちづくりと持続的な発展計画を立てるという目標を持っている。
- ・4 つポイントに沿ってこの計画を立てた。
 - ①人の身の丈に合ったまちづくり
 - ②中心街だけでなく郊外も開発する
 - ③昔ながらの自然や農業など、古い財産・建造物を保護する
 - ④土地をむやみに使わず、これ以上市街地を広げない開発
- ・都市計画のプラン（P L U）は、市議会で法案を可決し、それを基に進められている。

□ Planifier un développement plus durable

¼ du territoire a une vocation agricole ou naturelle

¼ du territoire a une vocation urbaine:

3 niveaux de renouvellement urbain



12 12

p 12

- ・そのプランというのが、地域の 3/4 は農業利用または自然のまま残すということ。1/4 のみを都市化するというもの。
- ・1/4 の都市化は、元々ある市街地を再開発し、都市の中に都市を作るという考え方である。これは、新たな住居を提供するために、新しい土地（住宅地）を作ることも含まれている。
- ・計画に基づき年間 800 件の住居を新たに作る計画を立てている。それによって、年間 1000 人の雇用を生んでいる。

□ Planifier un développement plus durable

Le futur quartier de la Constance

- 3500 logements
- 5000 m² de commerces
- 70 000m² d'activités



Plateau Est

Parc du Vallon

Plateau Ouest



13 13

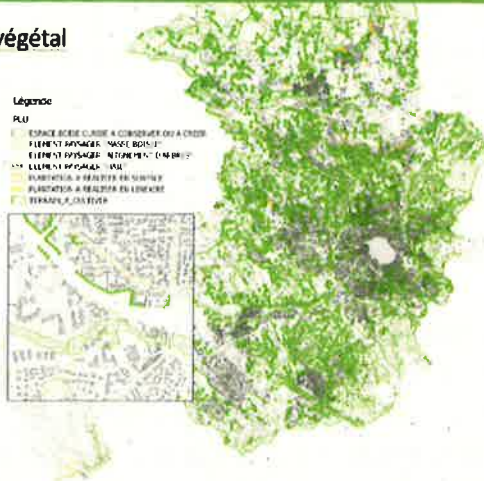
p 13

- ・これは新たな街をつくる計画で、この地区を「ラコンスタント地区」と言っている。市街地拡張計画の下で、現存する中心街から離れず、アクセスの良い隣り合った地区に作っている。

La préservation du patrimoine végétal

☐ Préservation réglementaire du patrimoine végétal

Mise en place d'une réglementation afin d'identifier les éléments de paysage à préserver: alignements d'arbres, haies, ripisylves, masses boisées



14

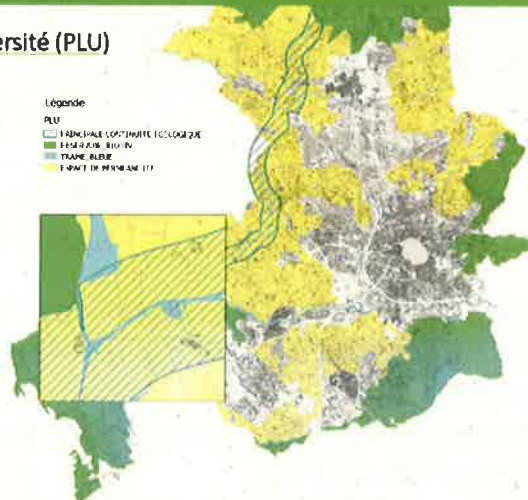
p 14

- ・ 3/4 は農地利用をするが、その中には市街地をより緑化することにも含まれている。存在する樹木を調査し、必要があれば植え替えなども行っている。
- ・ 多様な生態系を保ち高めるため、エコロジーの観点から、緑地と水辺を残す取組をしている。

La préservation du patrimoine végétal

☐ **Préservation réglementaire de la biodiversité (PLU)**

Les espaces et secteurs contribuant aux continuités écologiques et à la « trame verte et bleue ».



15

p 15

- ・図：グレーが市街地、黄色・ブルーが水辺となっている。バランスの取れた開発が行われているのが分かる。

質疑応答

質問

- ・エクス市は人口 15 万人、大学 3 つが合併して一つの大きい大学が出来た。事前の資料では大学生が 7 万人いると分かった。15 万人のうち学生がどのくらいいるのか。

回答

- ・エクス＝マルセイユ大学について、エクス市以外の、全てのキャンパスの学生を合わせると 7 万人になる。正確には、エクス市 15 万人のうち 3 万 8 千人が学生である。

質問

- ・学生 3 万 8 千人のうち、エクス市に住みつくのは何人くらいか？

回答

- ・その点は、我々の課題になっている点である。学生は毎年入れ替わりが激しく、大学課程を終了したら出て行ってしまう学生が多い。
- ・エクス市は、地域戦略を策定していて、県の協力のもと公的な機関や民間企業や公立・私立大学一体となったネットワークを作っている。ネットワークを強力にすることにより、学生をできるだけ残ってもらうよう努力している。
- ・また、他の地域から来た大学生や留学生が、外交官として活躍してくれることを期待している。南フランス地方で学んだ学生がフランスの北（パリ）で仕事をし、キャリアの最後として南フランスに戻ってくることも多い。
- ・特徴として学生が多いのと、高齢者が多いということがある。若い社会人層の人々が住みやすい住居を提供するなど工夫している。
- ・若い社会人の居住のハードルとなっているのは、家賃・土地の高さである。エクス市の周辺の地域に住居を構えるパターンもあるが、通勤・通学の際の交通の問題が発生する。これまで離れたところに新興住宅地作って来たが、交通の便が悪い問題があったため、新興住宅地を中心市街地に作る都市計画を進行中である。

質問

- ・色んなプランをローリングさせていくと思うが、何年くらいの単位で修正していくのか。
- ・計画の根底となっているグランドデザインがあるのか。

回答

- ・都市計画は 15 年スパンの計画で進めているが、実際にどのくらいの速度で実現できるかは、参加企業などの積極性に関わってくるので、市議会でプラン立てたものの、中には進まないものもあったりする。
- ・最も難しいのは、新興住宅街を作ることだ。民間企業や団体が足りないところを公的機関のイニシアチブで補っている。
- ・具体的には、新興住居提供については、民間企業に協力を募ったが半分しか達成していない状況。市としてできることは、手つかずの市の土地を売って開放することで、民間建設業者などが建設するように促したりしている。
- ・公民団体、企業や大学を絡めたネットワークを 2014 年に設立した際に、戦略を同時に考えてはいる。認知度が低いのが、考える際の共通認識としたのは、文化の街、快適な街、法律に携わる人々が多いなど特徴があげられた。文化的にも自然・建築的にも豊かな財産を持っているということなど。
- ・更に価値あるものにするために、南の地区にある（ルニール）経済ゾーンに、スタートアップなど研究機関など新しい試みを作り、海外企業を誘致するような取組をしている。
- ・一般の人には認知度が低く、これといった確立されたプラットイメージではないかもしれない。

質問

- ・世界でまちづくりに成功している都市は、長期の計画を立てて市民協働の実践をしている。15年計画を作り市民に説明する過程はどのようなものか。

回答

- ・市民を含む協議会を設立していて、都市計画情報を発信するための展覧会などの催しや、定期的な会議を行っている。
- ・また、市民のアトリエという企画をし、市民が作ったパネルを通し情報発信をしたり、共同作業ではないが市と市民の情報交換会を行っている。

質問

- ・フランスは日本のように急激な高齢社会ではないと思うが、法律で年齢によって雇用の差別をしないと決まっていたと思う。高齢者の雇用について具体的に取り組んでいることはあるか。

回答

- ・高齢者の雇用に関して、市としては特に取組は無い。間接的に、高齢者でも比較的住居を借りやすいような取組を行っている。15年かけて進行中の都市計画の中に、高齢者社会における条件も含めて計画している。

質問

- ・午前中に、市が出資している公社（セメパ）で、視察した市街地開発しており駐車場の運営もしていると聞いたが、住宅を建設し賃貸するのも公社でおこなっているのか。トラムやバス、自転車政策についてもセメパで行っているのか。

回答

- ・セメパは、エクス市に関していえば駐車場の管理のみ行っている。
- ・公共交通に関して、市は2016年1月からはメトロポール地域共同体に所属しており、そこで共同管理している。



Cohérence urbanisme/déplacement

□ Développer les transports collectifs et les modes actifs (vélo/piétons)

Inscrire le développement urbain dans une logique de cohérence entre urbanisme et déplacements



17

p 17

- ・地図：中心街の一部とその周辺、郊外にパーク＆ライドがある。これは、無料バスで中心地まで行ける公共交通機関であり、市民の足として開発した。オレンジ色の太い線と細い線が市営バス路線で、赤い線が今年秋に始まった電気バスの路線である。
- ・駐車場を建設することで路上の駐車場を減らしていき、歩行者空間を増やしていくこと。それに伴い、歩行者が街なかを歩いていて快適になるように広場なども整備する。
- ・地図のまちなかからかなり離れた各方面にパーク＆ライド駐車場があり、ここに停めると市内に無料でアクセスできる。

Cohérence urbanisme/déplacement

□ Développer les transports collectifs et les modes actifs (vélo/piétons)



18

P 18

- ・新しいタイプのバスの写真。同時に進めているのが、自転車専用の道路と歩行者ゾーンの整備である。

Cohérence urbanisme/déplacement

□ Développer les transports collectifs et les modes actifs (vélo/piétons)



19

Refaire la ville sur la ville

□ L'opération Sextius Mirabeau

Aix-en-Provence a connu une vaste opération de renouvellement urbain d'envergure: opération Sextius-Mirabeau (20 hectares).

Objectif : relier la ville ancienne aux quartiers plus récents

- Logements, bureaux à proximité des transports en commun
- Continuité piétonne et espaces commerciaux avec « Les Allées Provençales »
- Nouveaux équipements culturels : « Pavillon Noir » (Centre National Chorégraphique), le « Grand Théâtre de Provence, GTP » et le conservatoire de musique Darius Milhaud.



20

p 20

- ・従来、産業及び工業地区だったミラボー地区を、商業・住宅地・文化施設地区として再開発している。

Refaire la ville sur la ville

❑ Le renouvellement urbain

Aujourd'hui 80 % des logements sont produits dans des espaces déjà urbanisés.

Exemple de renouvellement urbain: Avenue des Belges



2014



2019



Exemple de renouvellement urbain: Rue de la Poudrière



21

p 21

- ・ミラボー地区開発は公的な計画だったが、この地区は民間団体によって進められている、
- ・マンションのリノベーションなど大胆な取組である。また、既存の広場を快適にする工事もやっている。

Refaire la ville sur la ville

❑ Le renouvellement urbain c'est d'abord : des espaces agricoles et naturels préservés



En 4 ans, le renouvellement urbain a permis de mobiliser près de 15 hectares de foncier en ville, soit l'équivalent du quartier Mazarin...et donc de préserver autant d'espaces agricoles et naturels

22

Piétonisation du centre ancien et requalification d'espaces publics



23

Piétonisation du centre ancien et requalification d'espaces publics



Exemple de requalification de l'espace public : la rénovation des trois places dans le centre d'Aix en Provence

24

Les grands équipements publics

□ Le nouveau palais de Justice



25

Les grands équipements publics

□ L' Arena



26

p 26 アレナ 体育館及びコンサート会場

Les grands équipements publics

□ La salle des musiques actuelles



27

Un quartier universitaire renouvelé

□ Plan Campus



28

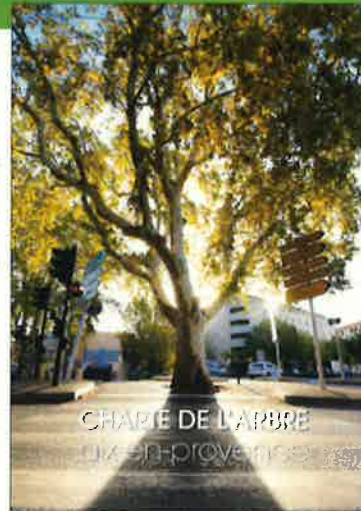
p 28

- ・キャンパスの改修写真。フランス政府の政策でキャンパスのリノベーションが行われた。

La préservation du patrimoine végétal

La charte de l'arbre

Mise en place d'une charte afin de remettre l'arbre au centre de la décision sur l'espace public. Cette charte de l'arbre est une boîte à outils qui vise à protéger la nature en ville.



29

p 29 植物財産（自然財産）

- ・街路樹の管理に関する規定を作り、環境破壊に対抗すべく、市街地にも緑のスペースを作る取組を行っている。植物を植えると、市街地のコンクリートで高くなった温度が下がる。

Le parc naturel urbain

Prendre le chemin de la nature en ville

Aix-en-Provence a pour objectif d'améliorer la qualité de vie de ses habitants. La ville a besoin de valoriser son maillage piéton et cyclable tout en valorisant son environnement naturel et urbain.

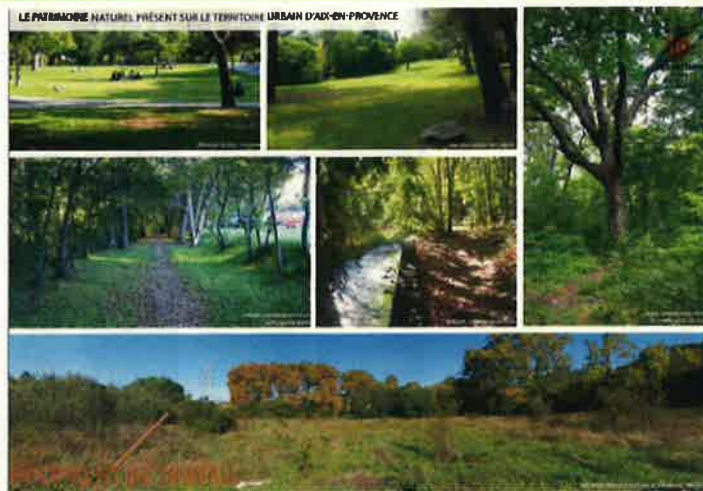


30

Le parc naturel urbain

☐ Prendre le chemin de la nature en ville

Aix-en-Provence a pour objectif d'améliorer la qualité de vie de ses habitants. La ville a besoin de valoriser son maillage piéton et cyclable tout en valorisant son environnement naturel et urbain.

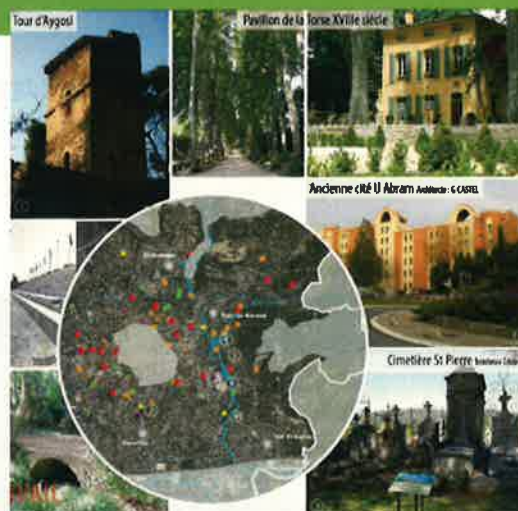


31

Le parc naturel urbain

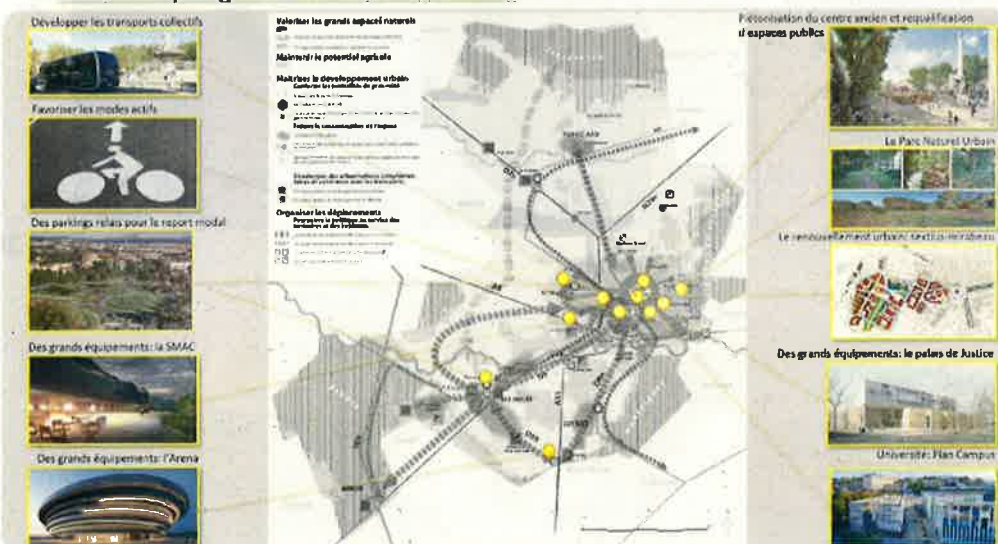
☐ Prendre le chemin de la nature en ville

Faire découvrir et mettre en valeur le patrimoine bâti comme des étapes culturelles au sein du parc naturel urbain



32

☐ Carte de repérage à l'échelle de la commune



33

ご覧いただきありがとうございました。



34

質疑応答

質問

- ・セメパで、中心部の駐車場は 5700 スペースと聞いた。熊本市中心部でも 1.5 万スペースある。どちらも多すぎると感じている。
- ・エクス市がこれから路上駐車を無くしていくということは、駐車場をさらに整備することだと思うが、駐車場の最終的な計画供給量があれば教えてほしい。

回答

- ・路上駐車をなくすため、さらに郊外（中心街から 2～4 キロの位置に）に駐車場を増やす計画がある。
- ・市内の中心地にもう 1 か所、建設計画中の駐車場がある。その駐車場は 3000 台収容できる駐車場である。まちなかと郊外の駐車場は、利用者のターゲットが別である。

II まとめ

視察のテーマである以下の3つの点から整理する。

①気軽に出かけしやすいまち

視察した3都市（ストラスブール、オルレアン、エクサンプロヴァンス）においては、トラムやバスといった公共交通を中心とした交通体系が確立されていた。

まず、トラム・バスについては、ストラスブールとオルレアンにて、実際に乗車してみたが、大量輸送が可能なLRTのネットワークが充実しており、各路線が乗継しやすいうえ、料金が事前精算で降車時に支払わなくてよい、いわゆる信用乗車方式が採用され、多くの利用者が一斉に乗り降りすることができ、停留所での時間短縮が図られていた。

エクサンプロヴァンスでは、最新の電気バスを用いたBRTシステムが導入されており、市内にはバス専用レーンがネットワーク化されていた。まちの中心部では、3車線のうち2車線をバスレーンとして確保しており（自動車は1車線で一方通行）、こちらにも実際に乗車してみて、高い定時性・速達性に驚かされた。このような交通体系を運営しているのは公社や民間業者であり、これらの事業主体がトラムとバスの運営を一括して行っている。トラムとバス停留所の対面隣接、料金システムの統一化などにより、乗換が極めて円滑にでき、定時性・速達性の確保はもとより、高い利便性が確保されていた。

また、市街地外延部には、多くのパークアンドライド駐車場が整備されており、駐車場料金にトラムやバスの料金が含まれるなど、自動車利用から公共交通利用に転換する促進策もとられていた。このほかにも、各都市のトラム・バスはデザイン性に優れ、静かで揺れも少なく乗り心地が良かった。車内は、広く清潔感があり、また、床も低くバリアフリーにも対応、停留所との正着性も良く、スカートをはいている女性や子育て世代（子ども連れやベビーカー利用者）、高齢者、身体障がい者を含めたすべての人が乗りたくなる公共交通となっていた。

視察した3都市ともに、自転車政策にも力を入れており、ストラスブールではネットワーク化された約750kmの自転車専用レーンが整備され、自転車利用者の快適性・安全性が確保されていた。シェアサイクルも発達しており、トラムやバス停留所をはじめ、市内のいたるところにポートが設けられ、どこでも気軽に自転車を利用できる環境となっていた。

このように、気軽に出かけしやすいまちをつくるためには、トラムやバスといった公共交通の定時性・速達性を高めると同時に、乗換・乗継や料金システムなど利便性を高めることが重要と考える。そして、利便性の高い公共交通とパークアンドライドや自転車等の多様なモードを連携させて使いやすい料金システムにするなど、シームレスに利用できる環境を整えることが重要である。これらを実現するための大きなポイントとして、単独の事業者で運営するなど、柔軟でスピード感のある施策展開を可能とする運営体制を検討することも重要と考える。

②車中心から人中心のまち

ストラスブールにおいては、まちなかからできる限り自動車を排除し、歩行者優先の安全でかつ賑わいと活力のある空間を形成していた。

同市では、トラムの導入に合わせて、かつての城郭部分に環状道路を整備するとともに、交通規制等により自動車がまちなかを通過できない措置を講じ、30年前と比べてまちなかの自動車交通量を約4割低減させていた。

また、ストラスブールとオルレアンでは、まちなかの人が行き交う空間にトラムが走っているいわゆるトランジットモールが導入されていた。日本では歩行者の安全性確保の問題等から事例は皆無（バスのトランジットモールは事例あり）だが、この2都市では、トラムが警笛を鳴らしながら低速で走るなど、文化の違いはあるといえども歩行者とトラムが共存しており、まちなかへのアクセス性の良さが確保されているとともに商業地区での賑わいが創出されていた。オルレアンは人口10万程度の都市であるが、実際にトランジットモール内を歩いてみて、本市と変わらないほどの人の多さに驚いた。

さらに、3都市ともまちなかの道路にライジングボラードが設置され、許可された車両以外の進入を物理的に制限している。その内側は安全で快適な歩行者専用の空間となり、道路などの公共空間を使ってマルシェやカフェが日常的に開かれ、多くの人々で賑わっていた。マルシェやカフェでは、様々な世代の方が一つの空間で過ごし、コミュニケーションの場となっており、心豊かに過ごせる空間を作りだしていた。道路の歩行者空間化は路線ではなく面的に実施され、ストラスブールでは、実施済み区間の賑わいをみた他地区の沿道商店からも歩行者空間化の要望がなされ、現在も数か所で工事が実施されている。今後もまちなかの歩行者空間を拡張していくとのことである。

車中心から人中心のまちをつくるためには、大胆な車両進入制限や公共交通への利用誘導等により、まちなかの車を極力制限して空間を歩行者に開放することが必要だが、併せてパークアンドライドの整備や環状道路等の道路ネットワーク強化など、車両制限エリア周辺に発生すると思われる自動車の交通混雑を緩和する施策を講じる必要がある。そして、それに加え、3都市で見られたように、歩行者空間化されたまちなかではマルシェやカフェなど、人が訪れたくなくなるような仕掛けにより魅力を創出していく施策を合わせて実施する必要があると考える。

③昼も夜も楽しめるまち

欧州の都市は、歴史的建造物などによる美しい街並みが特長である。視察した3都市においても、まちなかの旧市街地部分を中心に、統一された沿道建築物や街路樹等により、美しい景観が形成されていた。また、まちなかだけでなく市内全域において、電柱や電線、道路照明柱が一本もなく、見事なまでに無電柱化がなされ、派手な色調の屋外広告物もほとんどなかった。

オルレアンのまちの中心部にあるシンボルロードでは、歴史的建築物である大聖堂を生かした見事な景観づくりがなされている。本市で言えば、熊本城が奥に見える通町筋付近の電車通りが相当すると思われる。沿道には、高さや色が統一された歴史感あふれる建築物が整然と並んでお

り、大聖堂の景観を損なわないようトラムの架線を無くした景観は圧巻であった。また、ロアー川沿いの道路は歩行者と自転車の空間となっており、統一された高木が等間隔で並んでいる。かなり大きな木が等間隔で並んでいるが、圧迫感はなく、歩きやすく、長くたたずめる居心地のよい空間を形成していた。多くの人々が散歩やジョギングを始め、ベンチで読書するなど、思い思いの時間を楽しんでいた。

また、エクサンプロヴァンス市は、水と緑がとても豊かで、女性の支持も多く、住みたいまちに選ばれる理由が分かった。本市も水と緑が豊かであり、類似している部分も多いため、都市の特色を生かした居心地の良いまちづくりを進める上での参考にする必要があると感じた。

さらに、同市では夜間の景観づくりに力を入れている。温かみのある色調で統一された照明灯が、歴史感あふれる建築物や街路樹を美しく照らし、上質な空間を形成していた。

昼も夜も楽しめるまちづくりのためには、②で述べたまちなかの賑わい創出はもちろんだが、訪れた人々を惹きつける美しい景観も必要である。まちのシンボルとなる資源（眺望、建築物、河川など）はそこに暮らす人々にとってかけがいのない財産である。魅力あるまちをつくっていくためには、そのまち特有の資源を生かし、夜景も含め、訪れる人を惹きつける景観を作り出すことが重要と考える。

III 今後の展望

熊本市は、今回視察したフランス各都市とは、法律や文化、執行体制など異なる点も多いが、交通やまちづくりに関する様々なヒント・アイデアを得ることができた。

「移動しやすく歩いて楽しめるまち」の実現には、長い期間が必要であるため、今回視察したフランスの各都市と同じように、将来像の実現に向けた強い意志を持ち続け、市民をはじめ、市議会、経済界、そして行政が一体となって、新たなまちづくりに取り組んでいくことが重要である。

今後、本市を取り巻く状況等を踏まえ、市民や市議会、経済界等とまちづくりの将来像を共有し、バックキャストで短期・中期的な取組を整理し、実現に向け様々な施策を進めていきたい。

(1) 「移動しやすく歩いて楽しめるまち」の将来イメージ

本市が目指す将来の姿、「移動しやすく歩いて楽しめるまち」の熊本都市圏のイメージである。

郊外部や広域的なエリアでは、自動車専用道路等による環状・放射ネットワークが充実し、都市圏をはじめ九州各地と繋がるとともに、中心市街地へのアクセスが強化されている。

また、利便性の高い公共交通（バス、市電）も整備され、多くの人が公共交通を利用する。

さらに、公共交通だけでなくシェアサイクルや自転車専用空間をはじめ、多様な移動手段が充実し、気軽に移動することができる。そして、市民や観光客は、バス、路面電車、自転車、車といった多様な交通モードを、Maas (mobility as a service) などのサービスにより、気軽にシームレスに利用ができる。

一方、中心市街地では、人中心の空間が広がり、道路や広場などの公共空間でカフェやマルシェが開催され、多くの人でにぎわい、魅力と活力にあふれている。

このような「移動しやすく歩いて楽しめるまち」の実現に向け、着実に取組を進めていきたい。

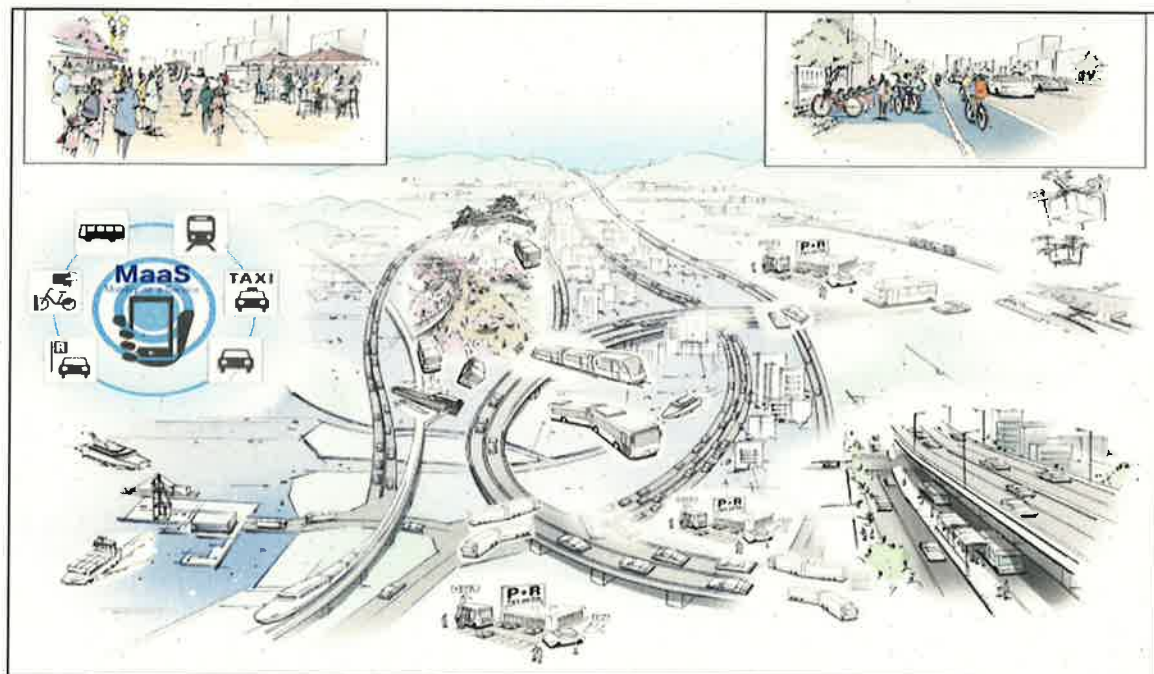


図 「移動しやすく歩いて楽しめるまち」の将来イメージ

(2) 今後の展望

上述した将来の姿（「移動しやすく歩いて楽しめるまち」の将来イメージ）の実現に向け、バックキャストで、短期、中期的な取組を整理し、主に以下の取組を進めていきたい。

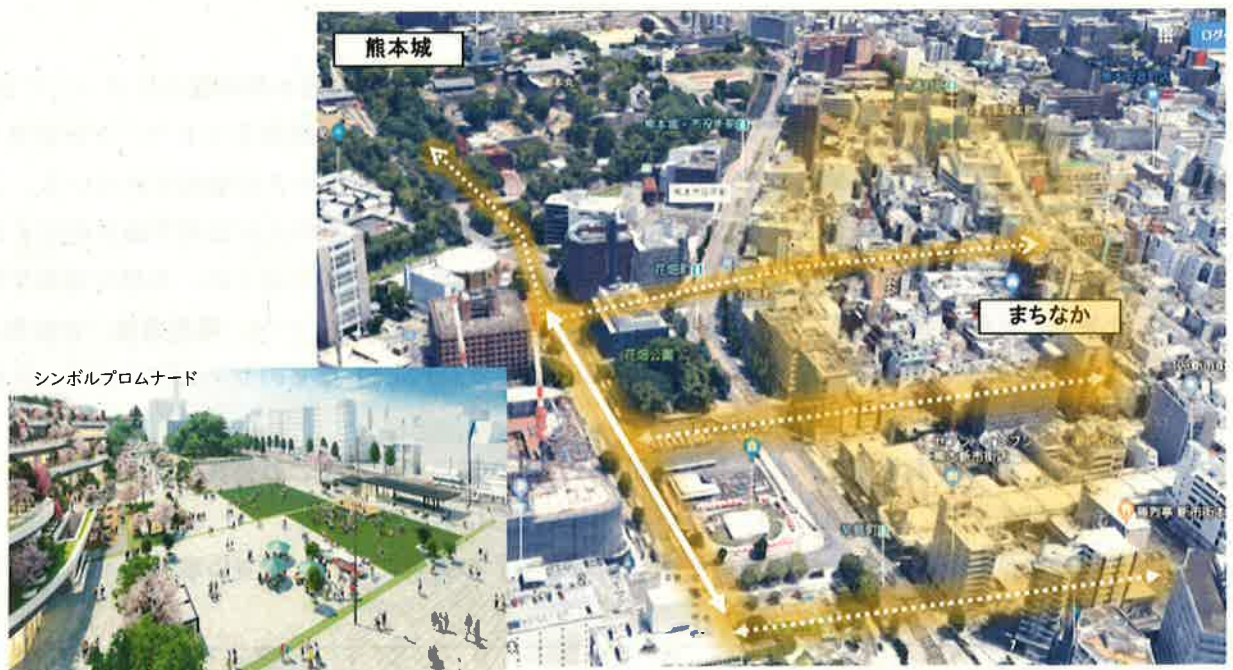
①短期的な取組

●シンボルプロムナードからつながる歩行者空間

令和3年度に歩行者専用空間であるシンボルプロムナードが完成し、桜町の魅力がアップする。まずは、ここから熊本城や下通り方面への歩行者空間のつながりをつくっていく。

そして、最終的には歩行者空間を面的につなぎにし、中心市街地が「来たくなる、歩きたくなる空間」となるよう継続して取り組む。

令和2年度から、調査等に着手する。



●夜間照明、ライトアップ、たたずみたくなる水辺空間

市域全体を対象とした夜間照明のマスタープランを策定し、魅力ある夜の景観づくりを進める。

また、同じく公共サインのガイドラインを策定し、景観的に調和のとれた上質なサインで魅力的なまちを形成していく。

そして、白川、坪井川では、河川管理者や地域と協力しながら、ライトアップや賑わい創出などの取組を進めていく。

賑わいだけでなく、多くの人が「訪れたくなる、たたずみたくなる上質なまちなか」の実現に向けて継続的に取り組んでいく。



●主要渋滞箇所の改善

本市の主要渋滞箇所数は180か所にものぼり、三大都市圏を除く政令指定都市の中でワースト1であるなど、交通渋滞が慢性化している。交通のボトルネックとなっている交差点の改良など、道路交通の整流化を図る取組を継続して行う。実施にあたっては、優先度の高い箇所から、県警と連携して、早期に着手する。



●自転車走行空間のネットワーク化、シェアサイクル

白川ちゃりんぼ道をはじめとした自転車走行空間を引き続き整備していくとともに、シェアサイクルの充実に向けた民間の取組をサポートしていく。

自転車で安全にかつ気軽に移動できる取組を継続して進める。



●(仮称)まちなかループバスの導入、バス・電車100円の日、共通定期券

桜町周辺、通町筋、熊本駅を循環する「(仮称)まちなかループバス」を導入し、中心市街地をバスで気軽に便利に回遊できるようにする。また、更なる公共交通利用促進を図るため、バス会社と連携し、「バス・電車 100 円の日」を実施する。さらに、乗継ぎや乗換え等の利便性を高めるため、共通定期券の導入等も検討していく。



▼くまモンのICカード(共通定期券イメージ)



© 2010 熊本県 くまモン#K20348

②中期的な取組

●公共空間(道路、公園など)でのカフェ・マルシェ

面的につながった歩行者空間において、中心市街地のシンボルプロムナードをはじめ、まちなかの道路、公園において、沿道のお店などと協力して、マルシェやカフェを官民連携で開催できるようにする。

歩いて楽しむことができる、人が交流することができる、ウォーカブルな空間をつくる。



●市電の延伸・バスレーン、パーク&ライド駐車場の整備

自衛隊ルートをはじめ、市電の延伸に取り組むとともに、バスの定時性を向上させるためのバス優先レーンを整備し、利便性の高い公共交通のネットワーク化を図る。

また、合わせて、郊外部にはパーク&ライドの駐車場を確保し、料金設定なども含めて、公共交通の利用しやすい環境を整える。



イメージ



バス専用レーン(イメージ)



パーク&ライド(イメージ)

●広域道路の整備、幹線道路の立体交差化

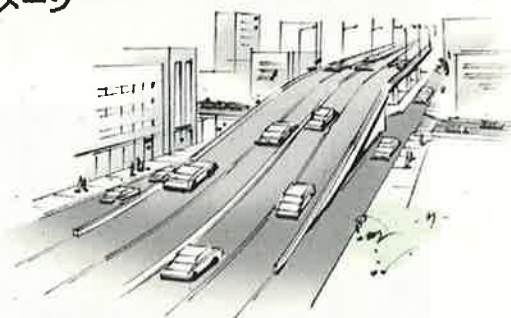
広域的な移動や物流の利便性、災害時活動の確実性を高めるため、現在、整備を進めている熊本西環状道路を完成させるとともに、国と連携して、都市圏の高規格道路の整備促進を図り、道路ネットワークを強化する。

また、交通のボトルネックになっている市内幹線道路の主要な交差点について、国と連携しながら、立体交差化を進めていく



熊本西環状道路(池上工区)

イメージ



※参考 熊本の交通とまちづくりシンポジウム

本報告書で述べてきたフランス各都市の先進的取組や本市まちづくりの今後の展望について、市民への説明及び各界各層の代表で意見を交わし、まちづくりの機運を高めることを目的として、シンポジウムを開催した。その概要及び来場者アンケートの結果等について以下に示す。

①シンポジウムの概要

「熊本の交通とまちづくりシンポジウム」

～ 移動しやすく歩いて楽しめるまちへの挑戦 ～

・日 時：令和2年2月10日(月)18:00～20:00

・場 所：熊本城ホール2階シビックホール

・参加者：約300名

・内 容：

1. DVD 上映(フランス各都市の先進事例等について)

2. 海外先進地視察を受けての今後の展望

熊本市長 大西一史

3. パネルディスカッション

コーディネーター：熊本大学くまもと水循環・減災研究教育センター准教授 円山琢也氏

パネリスト：(株)まちづくり熊本 代表取締役 丸本文紀氏

熊本市議会 都市整備委員長 光永邦保氏

国土交通省 熊本河川国道事務所長 鈴木 学氏

熊本市長 大西一史



②パネルディスカッションの発言概要

【円山氏】

フランス視察で得られた知見を、今後の熊本市のまちづくりにどのように生かしていくのか。この視点で、パネリストのご意見を伺いたい。

まずは、市長から説明のあった「移動しやすく歩いて楽しめるまち」の将来イメージ図の感想からお願いしたい。

【光永氏】

イメージ図を見て、まず、「すごい」と思ったのと同時に、「本当にできるのか」とも感じた。

この図でもっとも大事だと思うのは中心市街地。公共交通や道路という視点も大事だが、それらを利用して行きたくなる、訪れたいくなるまちなかをつくるにはどうすればよいか。

自分の高校時代を思い出すと、目的もなくまちなかをぶらぶらするのが楽しかった。人と出会うのが楽しく、お店の中を覗くのも楽しかった。楽しさを演出するものはいろいろあるが、熊本市のまちなかではどういうものを創り出していったらよいのか、議論していく必要がある。

そして、その楽しさが春夏秋冬を通じて、昼も夜も楽しい、天気が良くても悪くてもお出かけしたくなる、そのような街をこのイメージ図から感じた。

【丸本氏】

私が社長を務める㈱まちづくり熊本は、市や経済界が出資している会社で、活動の目的としては、中心市街地をいかに活性化させ、経済を盛り上げるかというもの。

現在、経済界の中で「熊本市中心市街地グランドデザイン 2050」を策定し、検討を続けている。ポイントの一つは「2050」という文言。今後 30 年間継続してやっていくという決意の表れである。

現在の中心市街地は空洞化が進んでいる。最も懸念するのは 30 年後に就労人口が 30%も減ること。働く人が減れば経済も停滞する。中心市街地を活性化して交流人口を増やす。そして、熊本へ多くの人に来てもらい、都市間競争に打ち勝っていくというのがグランドデザイン 2050 の趣旨である。

今回、フランスを視察したが、まちづくりと交通は不可分であることから、視察の内容を共有し、取り入れながら、グランドデザイン 2050 を磨いていきたい。

【鈴木氏】

私の学生時代は、バブルの時代で、今回のイメージ図のような、まちづくりのビジョンがたくさん打ち出されていた。しかし、そのあとしばらく、未来のイメージを示すようなものは出てこない時期があった。

今回のイメージ図を見て、将来が示された図が久しぶりに出てきたなと思った。熊本では明るい将来に向けてみんなで一緒に取り組んでいくというかたちが出来てきたと感じた。

国土交通省は、国道 3 号、57 号、無料の高速道路の管理を行っている。中九州横断道路、九州中央道、南九州西回りなど、ある程度、先が見え始めてきているため、今後はより一層、中心部に人が集まる可能性がある。今まさに、熊本市の中心部の構造を変えるチャンスだと思う。こういうイメージ図が出ると、みんなが将来の目指す姿を共有しながら進めることができる。

【大西市長】

先ほどの説明で「バックキャスト」という言葉を出したが、将来のイメージ図に向けて今解決すべきことは何なのか、しっかり洗い出さなければいけないと思う。そして、なぜ出来ないのか、どのような制約があるのか、どうすれば制約を取り除けるのか、考えていかなければならない。

将来のイメージ図を出して、肥後の議論倒れにならないよう、思考停止をせずに、この将来イメージを実現するためにはどうすればよいのかを考えていく必要がある。そのために、短期、中期、長期に整理して取り組んでいくということを先ほど示した。

将来のイメージ図を実現するという強い気持ちを持ち続けなければ、決して辿り着けない。辿り着くために、どのようなことができるのか、皆さんも夢を語っていただきたい。交通渋滞についても、何がいけないのか、どうすればよいのか、どんどん意見を出してほしい。

このイメージ図は「みんなで」実現していくものである。フランスの担当者も「みんなで議論して進めてきた。だからここまでできた。」と言っていた。ぜひとも皆さんと一緒にやっていきたい。

【円山氏】

このイメージ図は、今回初めて出されたものなので、そもそもこのイメージが正しいのかということも含めて、皆さんと議論していきたいと思うが、本日の説明を聞いた会場の皆さんは、なかなか良いイメージであると感じたのではないかな。

では次に、交通渋滞などの交通問題についてご意見をうかがいたい。

【鈴木氏】

このスライドは、熊本市とストラスブールの中心部を比較したもの。緑色がパーク&ライド駐車場、紫色の線が自動車専用道路のネットワークを示している。

ストラスブールの場合は、中心市街地から半径2Km 圏域に半環状の自動車専用道路が整備されており、郊外から自動車専用道路でやってきて、パークアンドライドで乗り換えることができる。熊本市の場合は、主に九州縦貫の外側に駐車場があり、そこからバスに乗り換えて行っても、中心部が混んでいるので乗り換えて行きたくない、そのまま中心部まで自動車で行ってしまうことになる。

都市構造の比較(ストラスブールと熊本市)

国土交通省

◇道路網

ストラスブール



熊本市



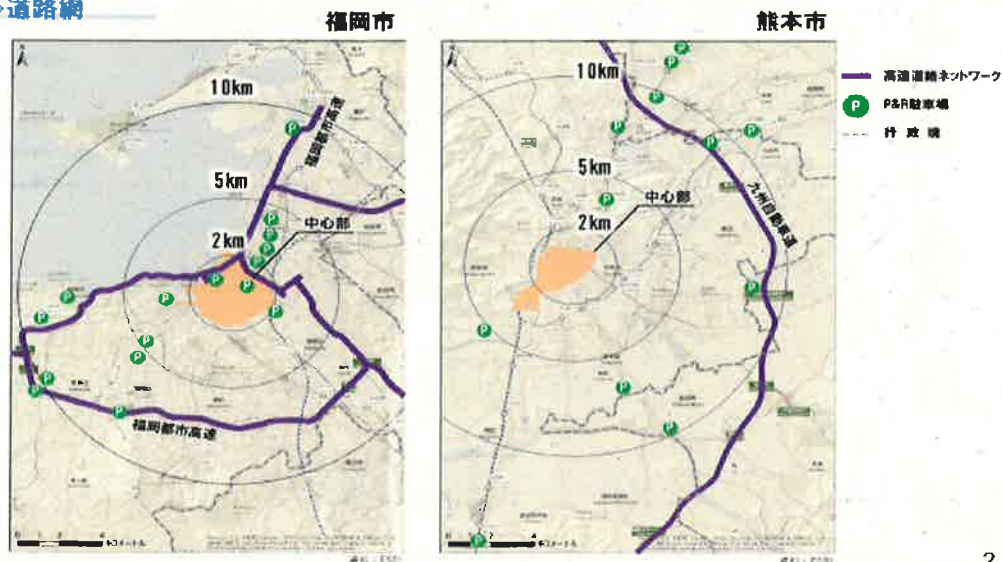
高速道路ネットワーク
P&R駐車場
行政境

次のスライドは、福岡市と比較したもの。福岡市と熊本市は中心部の面積としてはあまり変わらないが、福岡市は都市高速から乗換ができる駐車場が中心部近くにある。

都市構造の比較(福岡市と熊本市)

国土交通省

◇道路網



2

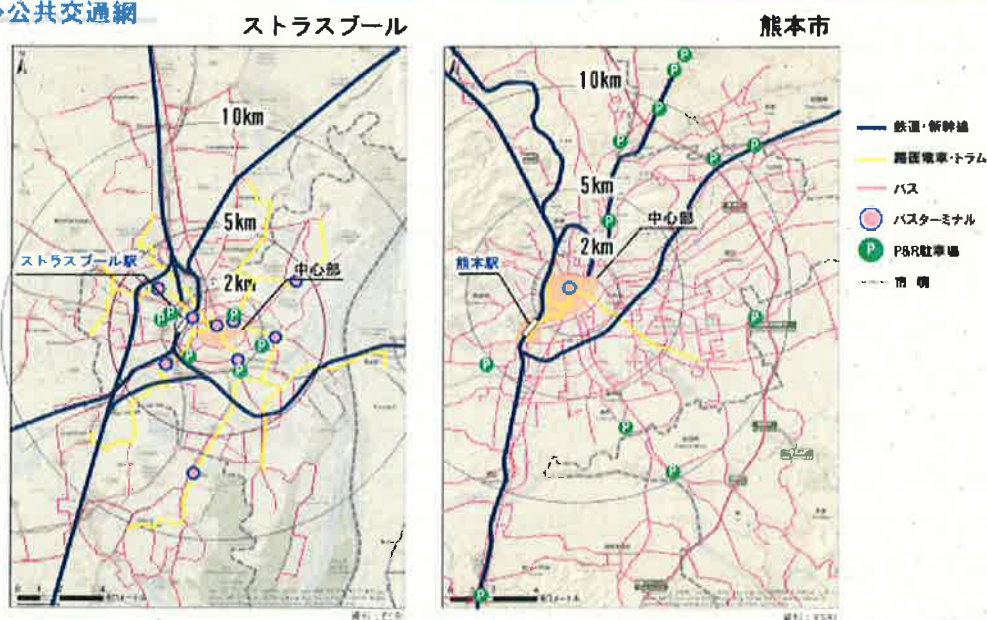
次のスライドは、公共交通についてストラスブルと比較したものである。濃い青色の線が鉄道、黄色の線がトラム、ピンク色がバスを示している。

ストラスブルでは、乗継ポイントのターミナルがまちの中心部に多く存在し、トラムと車、バスと車などの乗換えができる。それに対し、熊本市では、乗継ポイントは桜町バスターミナルのみ。熊本のバスはどこに行くにしても、一旦、市の中心部を経由する。外から来た人にとって非常に分かりにくい気がする。市の北側の電鉄沿い、駅近くにいくつか駐車場があり、乗換が結構うまくいっているの、それが参考となるのではないかな。

都市構造の比較(ストラスブルと熊本市)

国土交通省

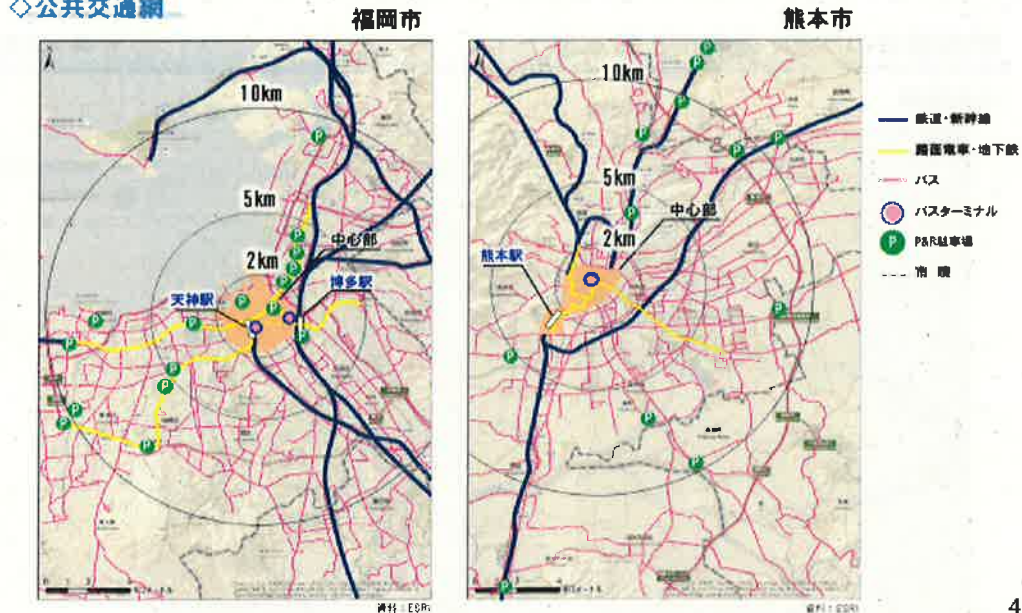
◇公共交通網



3

次は、福岡市との比較。黄色の線は地下鉄を示している。福岡市ではパーク&ライド駐車場が地下鉄の駅近くにあって乗継ができる。このような点が熊本の課題と言えるのではないかな。

◇公共交通網



4

個人的には、例えば、豊肥線沿い、あるいは市電の駅の周りに駐車場があるのが望ましいと思う。また、熊本の場合、駐車場が外側に広がりすぎているのももう少し中心部にあった方が良くと思う。このように他都市との規模感を比較してみるのも良いのではないかな。

【円山氏】

ストラスブールは LRT ばかりが強調されがちだが、こうやって見てみると、中心部から2kmの範囲内まで自動車専用道路が整備されている。適切な役割分担、ベストミックスという視点で考えていくことも大事だと思う。

【光永氏】

今回フランスを視察したが、行く前からマスコミでは「交通渋滞の解消のため」という報道がなされ、帰国してからもそれはかり訊かれている。交通渋滞は課題の一つであって、我々が見たかったのは「まちづくり」であり、楽しいまちをつくるためにはどうすればよいのかということを見てきた。そういう意味でストラスブールの手法は非常にショックを受けた。

通常、渋滞解消というと、車を減らすか道路を拓げるかである。北京ではナンバープレートの番号で進入を制限しているが、これは熊本には馴染まない。ストラスブールは、車に乗らなくてもよい環境をつくれば、だんだん車に乗る人が少なくなっていくという視点で取り組み、実際に車が減った。

以前は、熊本と同じように路面電車の軌道が車の邪魔になるということで路面電車を減らしたこともあったようだが、環境問題等により大きく舵をきり、公共交通を使ったまちづくりに成功している。これは大きな参考となる。みんなの意識改革からやっていくべきではないかと感じた。

路面電車についても、ストラスブールは熊本と大きく異なる。信用乗車という方式で、チケットを機械にかざすだけでよい。極端に言えば、かざさなくても、チケットを購入しなくても乗ることができる。しかし、たまに電車内でチェックが入り、不正乗車が発覚した場合は、厳しく罰せられるというルールになっている。

熊本の市電は入口で乗って出口で料金を払う一方通行だが、ストラスブールは8つある出入口全てから乗り降りできるため、時間短縮が図られる。ドアの開け閉めも利用者がボタンを押して行うので、運転手は運転に専念できる。これは非常に新鮮であった。

また、オルレアンではトラムとバスの停留所が同じであり、トラムを降りてそこで待てば、バスが到着して乗継ができる。このような工夫で利用者を増やしているのではないかと感じた。熊本でも参考になるのではないか。

【丸本氏】

熊本とストラスブールの交通を比べると、この30年間で全く逆になっている。ストラスブールは自動車交通が減り、熊本は増えている。この違いは政策の継続性、戦略性の違いだと思う。

また、経済的視点として、ヨーロッパは地球温暖化に対する危機感が強い。日本もしっかり考えるべき。気候の違いも考える必要がある。ストラスブールは熊本のように豪雨はない。この差も考慮しなければいけない。

エクサンプロヴァンス市では、まちなかに駐車場がたくさんある。理由を尋ねてみると、車で来た人の方が客単価は上がるとのことだった。公共交通だとそうはいかない。このような経済的な視点からも様々な検討が必要だと思う。

【大西市長】

皆さんの話を聞いていて、やはり「楽しい」ということは大事だと思う。熊本では、公共交通に乗っても時間がかかるので、楽しいどころか苦痛に感じることもある。バス会社の立場としては、路線の維持や運転手確保を第一に考えてしまうが、乗る人のことを考えて、どうすれば利用しやすくなるのか、多くの人を運べるのかという視点に転換する必要があると思う。自社の利益ではなく、お客さんの利益を考えるようになったときに、全体の利益が向上すると思う。

今回の共同経営については、今まではできなかったが、予定されている独占禁止法の改正で可能になる。生き残りのためではなく、利用者目線に立って取り組み、必ず規制を変える動きにつながっていくと思う。

今後、「100円の日」を実施していくとのことだが、昨年9月の無料化においては、2500万円ほどのコストが掛かったが、5億円もの効果があった。熊本市内だけでなく、多くの人々が熊本市内から天草や阿蘇に行ったということから、料金をそれなりにリーズナブルにすれば、潜在的な需要があるということがわかった。車に乗るよりもメリットがあり、かつ楽しい、そのような施策を皆さんと一緒に考えていきたい。そういう意味では信用乗車とか、バス・電車を意識しないで乗れるようにすることは、今からの大きな課題である。

それから、ミラノでは、トラムの軌道上をバスやタクシーも通行できるようになっている。専用レーンのようなもので定時性を確保していくということも大事。先ほど丸本さんが言われた環境問題だが、これからの経済は環境問題を考えずには成り立たないということを表していると思う。

本市もSDGs、持続可能な開発目標を推進しているが、今後は、環境負荷のことも考えて、持続可能な公共交通をつくっていく、あるいは道路網を整備していくという考え方が必要だと思う。そして、鈴木所長が言われた駐車場が外側に広がっているという問題だが、道路網を含めて都市構造を分析しながら、例えばどこどこを結べば、もっと便利になっていくのかということなどを考えていくことが重要だと思う。

【円山氏】

昨年の公共交通無料化の実施は、全国初ということで大変注目されているので、このような取組を今後も生かして、様々な議論が展開できればと考える。

次に、まちなかのにぎわい創出の観点からご意見をうかがいたい。

【丸本氏】

熊本市中心市街地グランドデザイン2050では、「城前エリア」を熊本の一番大きな顔と捉えている。長堀があり熊本城が見えるため、県外の観光客にも好評な場所である。

そこを中心に、今後どのように熊本の雰囲気を変えていくかという視点で、市街地整備の構想を練っているところ。まずは、市の考えについて、情報を出すことが必要だと思う。それから、合意形成が必要である。時間は掛かるが、市民の同意がないとまちづくりは進まない。

6月に行く予定のポートランド市は、アメリカで一番住みやすいまちとされている。世界において、まちづくりについてはポートランド市とストラスブール市を見ると参考になる。ポートランドでは、ビジネスリーダーを中心にまちを変えるプランを考え、一つ一つ実現していった。経済面からも、利益が上がるように考えている。このようにプランを考えることが大切だと思うので、市と一緒にグランドデザイン2050を進めていきたい。

現在、市で、容積率緩和を含めた「まちなか再生プロジェクト」が進められている。街区の更新、土地の高度利用、防災機能の強化、良好な景観の形成などを実現しようとする内容だと聞いている。

フランス視察では、マルシェやオープンスペースの使い方など非常に参考になった。それらをうまく取り入れ、「熊本城前地区まちづくり協議会」において、皆さんと一緒に30年後の熊本の中心市街地のあり方を考えていきたい。

【光永氏】

私は、まちづくりの賑わいのアイデアが重要になると思っている。

今回のフランス視察で感じたこととして、まず、オルレアンのアレーヌには非常に驚いた。熊本におきかえると「大聖堂＝熊本城」、「ジャンヌダルク＝加藤清正」だろう。オルレアンではその気持ちがまちに表れている。景観を守るためにアレーヌなどの取組をしていることに感心した。

二つ目として、エクサンプロヴァンスは、フランスの住みたいまちベスト5に入っており、花と水の格付けの上位に入る。札幌の大通公園の花壇は、地域や企業で花壇の区域を割り当てて、競うようにして美しい花を植えているが、一年中、素敵な花が咲いているのも人が集まる魅力になると思う。

三つ目として、熊本らしい、遊び心のあるまちづくりにしてほしい。銅像や展示物も遊び心があると、賑わいを生むのではないかと考えている。

【鈴木氏】

賑わい創出という点では、白川でミスベリングというものをやっている。季節にもよるが、毎月第4土曜日の夜に開催されており、地域の皆さんが主体となって取り組んでいただいている。非常に賑わいがあり、来られた方がいろいろな使い方ができる。ゆっくり過ごすことで、滞在時間も増え、ご飯を食べるなど、プラスワンの効果も生まれていると思う。

平成24年の九州北部豪雨で被害を受けた白川の小碓橋から下流区間の災害復旧事業がひととおり終わり、竜田口駅から下流にかけて、川沿いを歩いて通れる区間ができた。歩く人や自転車などの活

用が増えてくるだろう。

これまで、活用という観点からは道路法や河川法で縛りが強かった。道路空間や河川空間など、街中も含めてカフェテラスなど設置できるように法律が改正されてきている。営利目的の場合は出来ないが、まちづくりとセットの場合は、常設できるようになっている。

そういったルールは出来てきているので、市民の皆様が使いながら、歩ける空間を作っていただきたい。

【大西市長】

これまで花畑広場は、仮の状態で運営していたが、多くのイベントが開かれた。商店街の皆さんと連携し、まちのにぎわいに繋がった。例えばクリスマスマーケットが開催された際は、多くの人でにぎわった。子どもから大人まで自由に歩きながら楽しめる場が提供されるのは大事だと思う。

そのためには公共空間が必要となる。熊本駅の駅前広場が来年完成するが、そこから白川橋の方へ少し歩くと坪井川があり、川に降りられるようになっている。そこから回遊できる舟に乗って城前エリアまで来るという選択肢があってもいい。街のにぎわい作るためには、移動の選択肢が多いということが必要だと思う。あらゆる交通モードをベストミックスしていくことが重要である。

シェアリングエコノミーという考えがあるが、利用者が増えると料金設定を安くできる。このような好循環で皆さんにメリットがあるような仕組みを考えていかなければならない。その際、いろんな手段を排除せずに考えていく必要がある。

それから、市電の輸送人員が少ない。海外では300人定員の車両などが走っている。レトロな電車も大事だが、朝夕のラッシュ時に大量輸送することも大事である。また、鉄軌道が接続する場所がたくさんあった方が良く。上熊本まで延びている熊本電鉄と市電をつなぐなど、夢ではなく、実現できるよう考えていくことが大切である。

今後、具体的な取組を検討していくが、合意形成をしていく中で、こうしたい、こうしてはどうだろうか、という情報発信を行っていくので、市民の皆さんに関心を持ってもらいたい。

【円山氏】

最後に、一言ずついただきたい。

【丸本氏】

ベンチマークとなる世界のまちづくり先進地を見に行き、そして定点観測をすべきである。計画を立てたら、定期的に1年に1回は見に行き、確認することが大事だと思う。また、まちづくりの人材を育成することも大切。

それから、視察しただけで、すぐに渋滞が解消するのかというような狭い視野で足を引っ張ってはいけない。まちづくりは長期的な視野で取り組んでいく必要がある。

経済界では、グランドデザイン 2050 を策定したが、市も公共交通グランドデザイン 2050 のようなものを作って、長期的に取り組んでほしい。熊本市の未来をみんなで共有することが大切だと思うし、長期的に見届ける体制が重要だと思う。

【光永氏】

ストラスプールでは、市長が歩行者中心のまちを提案した際、市民の大半が反対だった。そこからスタ

ートし、資料によれば500回くらい市と市民のやり取りを繰り返しながら、少しずつ賛成する人が増え、現在のまちづくりを実現できている。

具体的なことを市民の皆さんに投げかけて、しっかりと説明しながら進めてほしい。特に、社会実験をやることが重要だと思う。部分的でも歩行者空間化や100円バスの実施など、社会実験に取り組み、市民の皆さんの理解を得ることができたら、少しずつ良いまちづくりが進んでいくのではないと思う。

【鈴木氏】

広島市の LRT は、電停からバスに直接乗れる場所があり、5連節車両もある。軌道法により時速40キロしかスピードを出すことはできないが、郊外部では、専用軌道で時速80キロのスピードを出せるようにしている。広島のように、路面電車で一番儲かっている先進地もある。また、岡山の LRT は、路線延長は短い、NPOなどが頑張っており取り組んでいる。富山市は、廃線だった鉄道を LRT として再生させている。国内の良い事例も含めて勉強が必要と感じた。

車で移動しなければならない人がいるもの確かである。熊本は、ビジネス系と観光・商業系がミックスされている。道路空間が足りていない部分もあるが、いまさら道幅を広げるのは難しいことから、立体的かつ高度な活用を考えていかなければならない。

バス会社が共同経営されるようになるとのことだが、ひとつお願いがある。共通のバスマップが無く、外から来た人には分かりにくい、統一のバスマップを作してほしい。もっと市民の皆さんが使いやすくなると思う。

最後に、仮に中心部に車が入らないようにする場合、コインパーキング300カ所から一斉に反対運動が起こるだろう。ただ、逆に貴重な土地として活用できるので、意識改革をするために、社会実験を兼ね合わせてやっていくべき。バックキャストिंगでの取組を期待している。

【大西市長】

本日は色々な話を聞くことができた。きっと会場の皆さんもアイデアをお持ちだと思う。

今、まちづくりへの関心が高まっている時期だからこそ、市民の皆さんと一緒に大胆な政策転換を取っていきたいと思っている。いまのチャンスを逃すことなく、「移動しやすく歩いて楽しめるまちづくり」を一緒に盛り上げていき、対話をしながらまちづくりを進めていきたい。

【円山氏】

市からフランスへまちづくり視察に行くという話を聞いた際に、出来れば若い職員を連れて行ってほしいとお願いした。結果、若手職員が視察に行き、今もやる気を持って取り組んでいると聞いている。

これは、人材育成にも繋がるものであり、丸本社長の「2050年までの長期スパンで考えていく」ということにも繋がっていくと思う。

今日はスタートラインとして、市民の皆さんと行政、経済界、大学の関係者が一緒になって、熊本の将来について考えていくきっかけとなったと思う。これからもよろしくお願いいたします。

以上

③来場者アンケートの結果

<アンケート内容>

問1：あなた自身のことについてお答えください。（性別・年齢・居住地）【選択制】

問2：本日のシンポジウムについてお聞かせください。【選択制】

問3：公共交通（バス・市電）をもっと利用したくなるようにするには、どのようなことに取り組みればよいと思いますか。【記述式】

問4：熊本市では、熊本駅・桜町周辺・通町筋を結ぶ、（仮称）まちなかループバスを検討しています。“早く分かりやすく”利用していただくためには、どのように取り組みればよいと思いますか。【記述式】

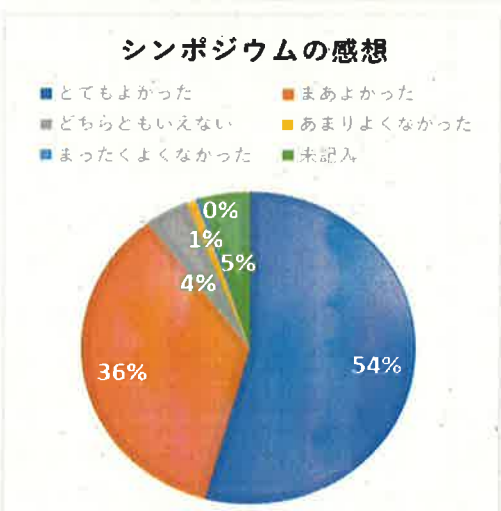
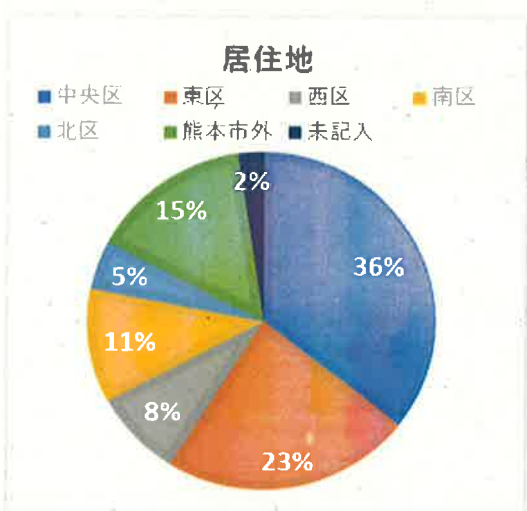
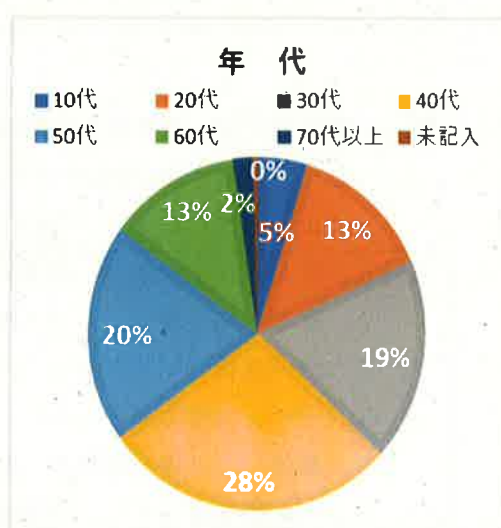
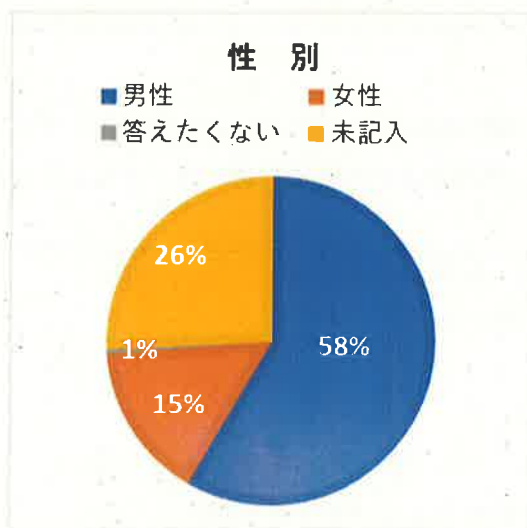
問5：熊本市の中心市街地において“歩行者専用化、歩道拡幅（人中心の空間への転換）”を検討した方がよいと思われる道路（通り）や場所を書いてください。【記述式】

問6：熊本市の中心市街地で、“自慢したい風景、熊本らしさを感じる風景”や“居心地がよい”と感じる場所を書いてください。【記述式】

<アンケート結果> ※回答者 215人

問1：あなた自身のことについてお答えください。（性別・年齢・居住地）【選択制】

問2：本日のシンポジウムについてお聞かせください。【選択制】



問3：公共交通（バス・市電）をもっと利用したくなるようにするには、どのようなことに取り組みればよいと思いますか。【記述式】

（回答が多かった主な意見：意見が多かった順）

1. 料金を定額・安価にしてほしい。
2. 運行の定時性を確保してほしい。
3. ネットワーク・乗り継ぎ（ハード面・ダイヤ）面を向上させてほしい。
4. 路線・便数を充実させてほしい（整理）。
5. パーク&ライドを推進（設置・増設）してほしい。
6. 運行の速達性を確保してほしい。
7. バス専用レーン（延長含む）を整備してほしい。
8. 市街地への自家用車の乗入れを制限してほしい。
9. もっとダイヤや運賃、行先等を分かりやすくしてほしい。
10. 路線や料金、乗換案内をネットで見られるようにしてほしい。（MaaS）
11. 利用時の快適性（広さ・乗り心地）を向上してほしい。
12. 車体（車両）の容量を大きくしてほしい。
13. バス・電車など定期券を共通化してほしい。
14. 運行会社を統合してほしい。
15. ICカードのポイント制など、公共交通利用へのインセンティブがほしい。

問4：熊本市では、熊本駅・桜町周辺・通町筋を結ぶ、（仮称）まちなかループバスを検討しています。“早く分かりやすく”利用していただくためには、どのように取り組みればよいと思いますか。【記述式】

（回答が多かった主な意見：意見が多かった順）

1. 運行頻度を増やし、待ち時間が無いようにしてほしい。
2. 均一運賃（100円バスなど）にしてほしい。
3. デザイン性のあるバスにしてほしい。
4. 車体・バス停・時刻表・ルート・サイン等をわかりやすくしてほしい。
5. バス停を少なくし、混雑箇所を回避するなど速達性を確保してほしい。
6. 運行の定時性を確保してほしい。
7. 市電より乗りやすく（速く、安く）してほしい。
8. ループバス専用レーンを作してほしい。
9. くまモン等のキャラクターを活用してほしい。
10. 無料化してほしい。
11. キャッシュレス化してほしい。
12. SNSの発信、インパクトあるCMなど、広報をしっかりとしてほしい。
13. どこでも乗れるようバス停を増やしてほしい。
14. 景観を楽しめるルートにしてほしい。
15. バリアフリー対応にしてほしい。

問5：熊本市の中心市街地において“歩行者専用化、歩道拡幅（人中心の空間への転換）”を検討した方が良いと思われる道路（通り）や場所を書いてください。【記述式】

（回答が多かった主な意見：意見が多かった順）

1. 銀座通り
2. 上乃裏通り
3. 電車通り（通町筋）
4. 電車通り全部（辛島町～水道町）
5. 各アーケードと交差する全ての細街路
6. 中心部全体（国道3号線～桜町までの全てのエリア）
7. 並木坂通り
8. シンボルプロムナード～熊本城の通り
9. シャワー通り
10. 駕町通り

問6：熊本市の中心市街地で、“自慢したい風景、熊本らしさを感じる風景”や“居心地がよい”と感じる場所を書いてください。【記述式】

（回答が多かった主な意見：意見が多かった順）

1. 熊本城そのもの
2. 通町筋から見た熊本城
3. 白川沿いの水辺空間
4. アーケード内（人の賑わい等）
5. 熊本城の長堀沿い
6. 二の丸公園
7. 坪井川沿い
8. サクラマチクマモト一帯
9. 新町・古町エリア
10. 通町筋

