

# フランスにおける都市開発とまちづくりの動向に関する調査

## ーパリ市とストラスブール都市圏におけるまちづくりに着目してー

主任研究官 鶴指 眞志

研究官 澤村 治基

### (要旨)

本稿は、国土交通政策研究所の「インフラシステム海外展開における展開先国との協働に関する調査研究」の一環として、2024年12月にフランス（パリ市及びストラスブール）で実施した現地調査の結果を報告するものである。パリ市では、公有地を対象に民間提案を公募する APUI（革新的都市開発公募）を取り上げ、代表事例である「Réinventer Paris」の Morland Mixité Capitale を調査した。本事例では、民間の創意工夫を活かしつつ、社会住宅、保育施設、地域に開かれた空間等の公共性・公益性の要素を事業要件として組み込む点に特徴があり、PPP として公共側が都市開発プロジェクトにおいて目標と条件を設定し、民間の資金・ノウハウを活用しつつ公共性・公益性を確保していた。ストラスブールでは、LRT を核とした公共交通中心のまちづくりが進められており、交通と土地利用の一体的な政策に加え、低排出ゾーンの導入等の自動車利用の抑制策も積極的に実施しており、公共交通中心の都市構造への転換がより明確に推進されている。

### 1. はじめに

国土交通政策研究所では、2024年度及び2025年度の2か年の予定で、海外におけるインフラシステムの運営・維持管理等にかかる官民連携を含んだ民間企業等の取組の事例を調査するため、「インフラシステム海外展開における展開先国との協働に関する調査研究」を実施しているところである。

本調査研究では、我が国企業の進出可能性があるアジア地域等に加え、当該地域で我が国企業と競合し得る先進国企業の動向及び当該国に参入する外国企業の動向を把握する観点から、欧州地域も調査対象に含めている。中でもフランスは、都市開発や交通分野において、Public Private Partnership（以下「PPP」という。）の事例が蓄積されており、制度面・事業面の双方から有用な知見を得やすいと考えたため、2024年12月に同国にお

いて現地調査を実施した。そこで本稿では、第一に、PPP の事例として、パリ市における公有地等を活用した都市開発の枠組みである Appels à Projets Urbains Innovants（革新的都市開発公募、以下「APUI」という。）を通じて民間提案を活用しつつ公共性・公益性を確保するプロジェクトである Morland Mixité Capitale に着目し、その事業者選定、役割分担等の実態について報告するとともに、第二に、公共交通を軸とした都市政策の具体例として、Light Rail Transit（以下「LRT」という。）を中心に都市計画と土地利用誘導を連動させ、自動車交通の抑制施策等を組み合わせているストラスブールの取組について報告する。

## 2. Morland Mixité Capitale プロジェクト（パリ市）

パリ市においては、APUI と呼ばれる手法が導入され、パリ市が所有する公有地をはじめとする土地を対象とした開発において、「Réinventer Paris」という PPP の手法が取り入れられている。本章は、パリ市や「Réinventer Paris」の代表的なプロジェクトである Morland Mixité Capitale プロジェクトにおける主要参入企業の Emerige 社に対して実施したインタビュー調査結果を踏まえ、鶴指他（2025）の内容を詳細に紹介するものである。

パリ市では、同市が所有する公有地の売却等を伴う都市開発のプロジェクトにおいては、従来の価格中心の入札に替えて、2014 年から APUI と呼ばれる民間企業からの提案を募る方法が行われるようになった<sup>1</sup>。これは、プロジェクトの主体となる事業者プロジェクトの実施を委ねることとし、事業者の選定に当たっては、提案内容に一定の公共性・公益性（プロジェクトの中に地域住民が利用できる空間、保育園及び社会住宅<sup>2</sup>等を組み込むこと）があることを条件として、民間ニーズを満たす魅力的な事業内容と、地域社会や公共のニーズに開かれた要素（地域貢献や公益性）、そして十分に妥当な金額の提示（売却価格等の経済条件）等を総合的に評価し、最も調和のとれた提案をした事業者を選ぶものである。

APUI の一つとして行われた「Réinventer Paris」は、2014 年 11 月に開始され、主にパリ市が所有するパリ市内の 23 か所の土地について、世界中の開発者、投資家及び設計者を対象に都市プロジェクトへの参画を呼びかけた<sup>3</sup>。このうち、代表的なプロジェクトである「Morland Mixité Capitale」プロジェクトは、元々パリ市庁舎の一部であった建物

<sup>1</sup> Ville de Paris（パリ市）へのインタビュー結果に基づく。（2024 年 12 月 13 日実施）

<sup>2</sup> フランス語で「logement social」といい、国の補助によって建設され、建設基準、管理、入居者の選定等に基準があるもので、家賃は市場より安価であり、入居に当たっては収入の上限の上限がつけられている住宅である。

（Ministère de la Transition Écologique「Logement social（HLM）：définition, catégories, financement, attribution, acteurs」URL: <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/logement-social-hlm-definition-categories-financement-attribution-acteurs>（2026 年 2 月 9 日閲覧）日本の公営住宅に近いものである。

<sup>3</sup> 同様のプロジェクトとして、Réinventer Paris 2、Réinventer la Seine 及び Reinventing the City がある。

を、一般の住宅、社会住宅、高級ホテル、オフィス、レストラン、商業施設、そして学校向けに開放されるスポーツ施設等を擁する複合施設とするものであり、リスクを伴う大規模な事業と投資が求められるものであった。また、パリ市は、「Morland Mixité Capitale」プロジェクトを実施するに当たり、地域住民が利用できる空間、保育施設、15,000平方メートルに及ぶ住宅の設置等の方針を示し、住宅スペースは公営住宅（logements sociaux）、中間住宅（logements intermédiaires）、民間住宅（logements en accession）の3種類の住宅タイプに対応するものを条件とし、この方針に基づき、事業者に対して自由にプロジェクトの内容を提案することを求めた。

プロジェクトには多くの事業者が応募し、約300件の提案が提出されたが、複数の事業者からなるコンソーシアムである Société Parisienne du Nouvel Arsenal が他の四つの競合他社と共に決勝に進出して優勝し<sup>4</sup>、その後、（継続的な義務として最大15年の維持管理が含まれる）不動産の完全な所有権の売却契約が締結された。

Société Parisienne du Nouvel Arsenal は、英国やフランスの企業で構成されたコンソーシアムである。この主要企業である Emerige 社は、フランスを拠点とする不動産開発会社で、住宅、オフィス、商業施設等の多岐にわたるプロジェクトを手がけ、2014年にはスペイン市場にも参入している<sup>5</sup>。

Emerige 社は、ホテル、レストラン、スーパーマーケット、保育園、都市農業、オフィス等のさまざまな事業者を入札チームに含めることで独自の特徴を出し、既存の構造を可能な限り活用し、建物の最適化、現代化及び美化を目的として設計した。また、内部に庭園を設けたほか、建物の屋外スペースは広範囲にわたり緑化され、この建物の地下にはプールとフィットネスルームがある。プールはホテルの宿泊客と会員に開放されているほか、地元の学校にも開放されている<sup>6</sup>。2022年6月に、Morland Mixité Capitale プロジェクトが完成し、「La Félicité」として正式に開業した。このプロジェクトでは、民間企業のノウハウを活用して、市庁舎を地域の住民全員が利用可能な「地域コミュニティ施設」へと変貌させた。

---

<sup>4</sup> Emerige 社へのインタビュー調査結果に基づく。（2025年1月10日実施）

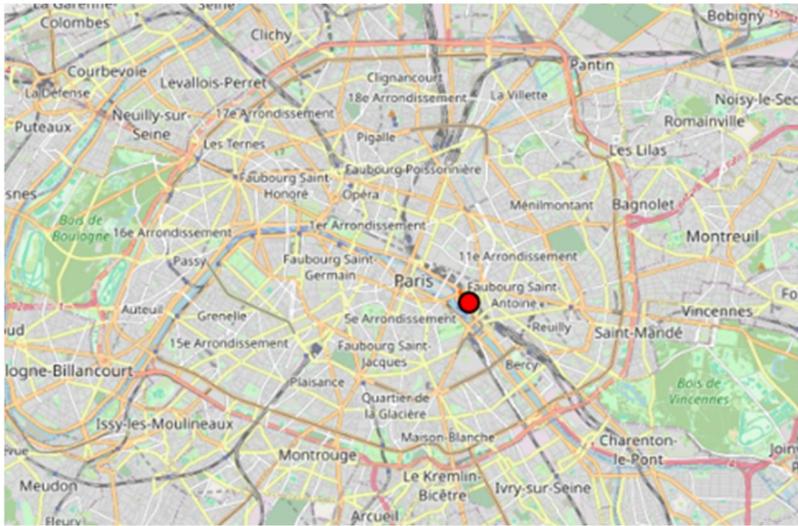
<sup>5</sup> Emerige 社「30 years of enterprise and creativity」

URL: <https://www.groupe-emerige.com/group/30-years-of-enterprise-and-creativity/>（2026年1月9日閲覧）

<sup>6</sup> Ville de Paris「Morland, un immeuble d'un genre nouveau」

URL: <https://www.paris.fr/pages/morland-un-immeuble-d-un-genre-nouveau-21418>（2025年6月18日閲覧）

表1 Morland Mixité Capitale についてのまとめ

プロジェクト名	Morland Mixité Capitale	
分野	都市開発	
位置図	 <p>&lt;出所&gt;OpenStreetMap により国土交通政策研究所作成。</p>	
発注者	パリ市 <sup>7</sup>	
事業規模	非公開	
事業実施主体	事業体名	Société Parisienne du Nouvel Arsenal (フランス)
	事業体の概要	本プロジェクトのコンソーシアムで、Emerige 社に加え、David Chipperfield Architects 社、CALQ Architecture 社、Michel Desvigne Paysagiste 社や設計事務所等で構成される <sup>8</sup> 。
	役割	本プロジェクトの推進 <sup>9</sup>
主要参入企業1	企業名	Emerige 社 (フランス)
	企業概要	フランスに拠点を置く不動産開発会社で、住宅、オフィス、商業施設等の多岐にわたるプロジェクトを手掛ける <sup>10</sup> 。
	役割	プロジェクト全体の計画、実行 <sup>11</sup>

<sup>7</sup> Ville de Paris 「Reinventing Paris」

URL: <https://www.paris.fr/pages/reinventer-paris-4632> (2024年10月2日閲覧)

<sup>8</sup> Emerige 社提供資料による。

<sup>9</sup> Emerige 社提供資料による。

<sup>10</sup> Emerige 社へのインタビュー調査結果に基づく。(2025年1月10日実施)

<sup>11</sup> Emerige 「A unique and democratic project for an entire community」

URL: <https://www.groupe-emerige.com/nos-realizations/grands-projets/morland-mixite-capitale-paris-4e/morland-mixite-capitale-un-projet-unique-et-pluriel-pour-tout-un-quartier/> (2025年2月25日閲覧)

主要参入企業 2	企業名	David Chipperfield Architects 社 (英国)
	企業概要	国際的な建築設計事務所で、ロンドン、ベルリン、ミラノ、上海にオフィスを構え、多数の受賞歴を誇る。 <sup>12</sup>
	役割	Morland Mixité Capitale プロジェクトのコンセプトデザインと設計を担当 <sup>13</sup> 。
主要参入企業 3	企業名	CALQ Architecture 社 (フランス)
	企業概要	パリを拠点とする建築及び都市設計事務所で、建築設計、都市計画、インテリアデザイン等の幅広いサービスを提供する <sup>14</sup> 。
	役割	Morland Mixité Capitale プロジェクトのコンセプトデザインと設計を担当 <sup>15</sup> 。
事業概要	<p>本プロジェクトは、パリ 4 区に位置する旧パリ市庁舎の再開発を目的とする複合開発プロジェクトで、複合用途施設の開発に加え、住宅、オフィス、ホテル、商業施設、文化施設、公共スペース等が含まれる<sup>16</sup>。</p> <p>2014 年 - パリ市による「Réinventer Paris」プログラムが開始<sup>17</sup>。</p> <p>2016 年 2 月 - 「Réinventer Paris」コンペティションで Société Parisienne du Nouvel Arsenal コンソーシアムの Morland Mixité Capitale プロジェクトが選定<sup>18</sup>。</p> <p>2022 年 6 月 - Morland Mixité Capitale プロジェクトが完成し、「La Félicité」として正式に開業<sup>19</sup>。</p>	

<出所> 鶴指他 (2025) pp. 15-17.

<sup>12</sup> David Chipperfield Architects 「David Chipperfield Architects」

URL: <https://davidchipperfield.com/practice> (2025 年 2 月 25 日閲覧)

<sup>13</sup> Emerige 「A unique and democratic project for an entire community」

URL: <https://www.groupe-emerige.com/nos-realizations/grands-projets/morland-mixite-capitale-paris-4e/morland-mixite-capitale-un-projet-unique-et-pluriel-pour-tout-un-quartier/> (2025 年 2 月 25 日閲覧)

<sup>14</sup> CALQ 「Presentation」

URL: <https://www.calq.fr/fr/agence/notre-agence/> (2026 年 1 月 9 日閲覧)

<sup>15</sup> Emerige 「A unique and democratic project for an entire community」

URL: <https://www.groupe-emerige.com/nos-realizations/grands-projets/morland-mixite-capitale-paris-4e/morland-mixite-capitale-un-projet-unique-et-pluriel-pour-tout-un-quartier/> (2025 年 2 月 25 日閲覧)

<sup>16</sup> Emerige 社提供資料による。

<sup>17</sup> Ville de Paris 「Le projet « Réinventer Paris - Les dessous de Paris」

URL: <https://www.paris.fr/pages/reinventer-paris-ii-4839/#en-savoir-plus> (2024 年 10 月 2 日閲覧)

<sup>18</sup> Emerige 社提供資料による。

<sup>19</sup> Emerige 「Morland Mixité Capitale / Paris 4e」

URL: <https://www.groupe-emerige.com/projets/morland-mixite-capitale/> (2025 年 5 月 20 日閲覧)



写真1 Morland Mixité Capitale の外観(左)とその内部(右)

<出所>筆者撮影。

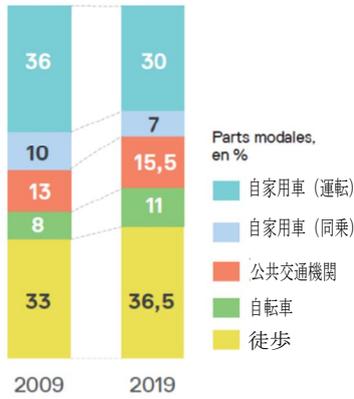
### 3. ストラスブールにおける公共交通を軸としたまちづくり

ストラスブールは、パリ市から見て東側、ドイツとの国境に位置する。また、ストラスブール市を含むストラスブール都市圏（以下「ストラスブール」という。）はユーロメトロポールと呼ばれ、ストラスブール市及び周辺の計 33 のコミューンにより形成されており、人口は約 52 万人、面積は 337.6 平方キロメートルである<sup>20</sup>。市内中心部では LRT をはじめとして公的主体が中心となった公共交通ネットワークが構築されており、公共交通を中心としたまちづくりが行われている。以下、ストラスブールの担当者に実施したインタビュー調査結果に基づく内容を記述する。

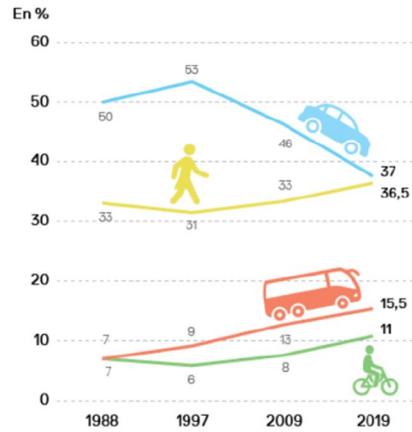
ストラスブールにおいては、1994 年に路面電車が LRT という形で復活した。ストラスブールはこれまで、自動車の占有する空間を減らし、その代わりに自転車や徒歩といった「アクティブモビリティ」及び公共交通機関の利用推進を目指してきた。図 1 のモード別輸送分担率の推移を見ると、公共交通の利用は増加し、徒歩・自転車の利用も増加している一方で、自動車の利用割合は減少を続けている。ストラスブールでは今後の目標も一貫しており、自動車利用のさらなる削減が掲げられている。

<sup>20</sup> 在ストラスブール日本国総領事館提供資料による。

ストラスブールにおける  
モード分担率



ストラスブールにおけるモード分担率の変化



免許保有率

全人口	18-24 歳
84 %	57 %
83 % en 2009	63 % en 2009

自転車のモード分担率 (参考)  
フランス (全国) : 3 %  
ドイツ (全国) : 12 %

図1 ストラスブールにおけるモード別輸送分担率

<出所>ストラスブール提供資料より引用 (筆者により和訳する等一部改変)。



写真1 ストラスブールにおける LRT

<出所>筆者撮影。

ストラスブールにおける都市計画の概要について述べる。同地域には、33 のコミューンに適用される都市地区計画である Plan local d'urbanisme (以下「PLU」という。)<sup>21</sup> という都市計画文書が存在する。この文書は 2030 年までの開発に関する地域の戦略を記載したもので、土地の利用に関する規則を定めて、都市、農業及び自然の区域を区分した上で、住居、モビリティ、経済、環境保護等のテーマを定め、これら全てのテーマに対してバランスをとることとなっている。

PLU においては、既に公共交通機関の路線が整備されている場所の近くにあるエリアの

<sup>21</sup> PLU についての詳細については、頼・丸茂 (2006) や、南他 (2025) を参考にされたい。

密度を高めて集約化を行い、土地利用の最適化を優先的に進めていくとしている。一方で、人口密度が高い、あるいは多くの雇用があるにもかかわらず、公共交通の整備が不十分な地域については、新たな公共交通路線の整備等を優先的に検討していくとしている。

また、PLUにより、主要な公共交通機関の路線から半径 500 メートル以内に位置する住宅、複合施設、ビジネスパークを含めたすべてのプロジェクトに対して、事業者に対し駐車スペースの数を少なく設定することを認めており、それによって住民が既存の公共交通機関の主要路線を積極的に利用するよう促している。

その他の施策としては、低排出ゾーン (Zone à Faibles Émissions) の導入がある。この制度では、車両の大気汚染物質の排出レベルに応じて段階的に通行を制限し、より汚染物質の排出が高い自動車ほど通行が禁止されるようになっている。これは、地域に公共交通機関が存在する場合、将来の住民や現在その地域に住んでいる住民は、自動車ではなく公共交通機関を優先的に利用するという前提に立っており、公共交通や徒歩や自転車等の利用をさらに促進し、自動車依存を減らすための主要施策の一つとなっている。

ストラスブールにおいては、同地域の北部と西部地域への LRT の延伸が計画され<sup>22</sup>、このうち、西部地域の路線については 2025 年 11 月に開業し、終点にはパークアンドライド施設がある<sup>23</sup>。終点周辺の地域は、現在は農地であるものの、既にトラム路線の延伸を見越して、PLU 上では将来的に市街化が可能とされている。

---

<sup>22</sup> ストラスブール提供資料による。

<sup>23</sup> ストラスブール「Chantier Tram Ouest (Strasbourg - Eckbolsheim - Wolfisheim)」  
URL: <https://www.strasbourg.eu/chantier-tram-ouest> (2026 年 1 月 6 日閲覧)

## ～コラム～ 自動運転のカプセル型乗り物－Urbanloop

Urbanloop は、線路上を数人乗りのカプセルが自動で運行する乗り物である。パリの郊外にある、サン＝カンタン・アン・イヴリーヌにおいて実験線が設置されている。これは公共交通機関を補う手段として、自家用車の代替としての利用及びラストワンマイルでの利用を想定している<sup>24</sup>。

Urbanloop は、2017 年にロレーヌ大学で大学のプロジェクトとして誕生し、2019 年には Urbanloop 社が設立された<sup>25</sup>。自動車の利用に対抗する個別ソリューションを提供するというアイデアからスタートした<sup>26</sup>。

Urbanloop は、特定のエリア内における輸送として、工業地域、観光地、大学、空港、テーマパーク等の駐車場や他の公共交通機関への接続のための利用の他、利用者が少ない、又は、維持費が高すぎるという理由で廃止された鉄道路線を再利用することを想定している。例えば、潜在的な利用可能路線として、フランス国内で鉄道事業を展開する SNCF 社の路線として再利用可能な路線が 1,000 キロメートル以上あることを挙げている<sup>27</sup>。

さらに、人口密度が 1 平方キロメートル当たり 350 人から 3,500 人の中密度地域であって、自動車の利用が非常に多く公共交通機関の便が悪い地域又は交通渋滞の激しい郊外地域での利用も想定している。

SNCF 社のグループで、公共交通事業を展開する Keolis 社がプロジェクト発足当初からパートナーとなっており、サン＝カンタン・アン・イヴリーヌでの実験では、Urbanloop 社がシステムオペレーター、Keolis 社が運行オペレーターを務める<sup>28</sup>。

サン＝カンタン・アン・イヴリーヌにおいて、2 キロメートルの実験線が存在している。そこには 10 個のカプセルがあり、三つの駅がある。2024 年のパリオリンピックにおいて、オリンピック会場内の輸送も行っていった。カプセルはバリアフリーとなっており、車椅子、ベビーカー等の利用も可能である<sup>29</sup>。フランス東部に位置するナンシー市では、使用されていない線路を活用して、郊外のパークアンドライドから、市中心部を結ぶプロジェクトが、2028 年の運行開始を目標に検討されている<sup>30</sup>。



写真2 サン＝カンタン・アン・イヴリーヌの Urbanloop 実験線

<出所>筆者撮影。

<sup>24</sup> Urbanloop 社へのインタビュー調査による。

<sup>25</sup> Urbanloop 「Our story」

URL: <https://urbanloop.fr/en/notre-societe/#nos-valeurs> (2026 年 1 月 9 日閲覧)

<sup>26</sup> Urbanloop 社提供資料による。

<sup>27</sup> Urbanloop 社提供資料による。

<sup>28</sup> Urbanloop 「Our story」

URL: <https://urbanloop.fr/en/notre-societe/#nos-valeurs> (2026 年 1 月 9 日閲覧)

<sup>29</sup> Urbanloop 社提供資料による。

<sup>30</sup> Urbanloop 社提供資料による。

## 4.おわりに

本稿では、フランスにおける都市開発及び公共交通を中心としたまちづくりの事例として、パリ市とストラスブールで実施した現地調査結果を整理した。

パリ市では、公有地等を活用した都市開発の枠組みである APUI を通じて民間提案を活用しつつ公共性・公益性を確保するプロジェクトである、Morland Mixité Capitale の事例について調査した。従来型の価格競争を中心とする入札とは異なり、民間の提案をコンペ形式で募り、創意工夫を引き出しながら事業者を選定する点に特徴がある点が確認できた。加えて、民間が収益施設を整備・運営する一方で、福祉政策的な住宅や地域に開かれた空間等を事業要件として組み込み、公共性・公益性の確保を開発スキームの中に織り込んでいる点が確認できた。これは、単なる資産売却ではなく、PPP として公共側が目標と条件を設定し、プロジェクトにおいて民間の資金・ノウハウを活用しつつ公共性・公益性の確保を実現していた。

ストラスブールの事例では、LRT をはじめとする公共交通を軸に都市計画が組み立てられ、延伸計画も土地利用や拠点形成と連動して位置づけられていた。この点は、今本他（2025）で整理された富山市・宇都宮市における、軌道整備と沿線開発（拠点形成・居住誘導等）を一体で進める方向性と共通している。一方で、ストラスブールでは、低排出ゾーンの設定等に代表される自家用車利用の抑制策が、都市計画・公共交通整備と組み合わせられて実施されている点に特徴があり、公共交通の供給強化と土地利用誘導に加え、交通需要側（自動車利用）のマネジメントを政策パッケージとして同時に講じることにより、公共交通中心の都市構造への転換をより明確に推進していることが理解できた。

## 参考文献

今本健太郎・鶴指眞志・中本涼太・大鎌元（2025）「路面電車・LRT 整備と沿線開発の一体的な取組に関する調査 ～富山市・宇都宮市の事例に着目して～」『国土交通政策研究所紀要』第 84 号、pp. 58-75。

鶴指眞志・中本涼太・吉原圭佑・澤村治基・吉田正大・今本健太郎・大鎌元（2025）「インフラシステム海外展開における展開先国との協働に関する調査研究 —2024 年度調査研究のまとめ—」『国土交通政策研究所紀要』第 83 号、pp. 150-178。

南聡一郎、安部遼祐、織田直人、可児貴明、西田聡美、吉田正大、大西里奈（2025）「持続可能な地域づくり戦略と連携した地域公共交通政策に関する調査研究（中間報告）」『国土交通政策研究』第 181 号。

頼あゆみ・丸茂悠（2006）「ドイツ、フランス、オランダの郊外の土地利用コントロールに関する研究 —我が国の人口減少社会における土地利用コントロールに向けて—」『国

土交通政策研究』第 67 号。

(HP 公開日 2026 年 3 月 13 日)

※本稿は、「国土交通政策研究所紀要第 85 号 2026 年」掲載予定論文を刊行前に早期公開するものである。