



藤井由実

「環境に配慮したモビリティを包括する都市政策」 ーフランスの事例ー

2024年12月6日 GX Creative Meeting
都市と緑とカーボンニュートラルX世界の都市政策の最前線

ヴァンソン藤井由実（博士・工学）



2010



2011
土木学会出版文化賞



2016

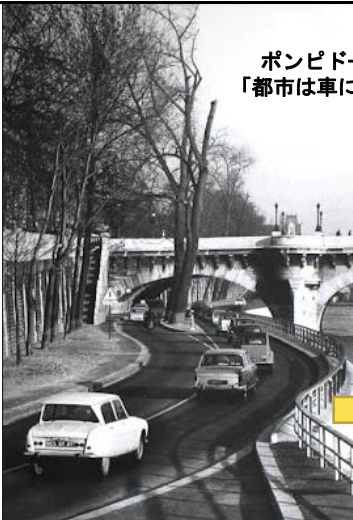


2019

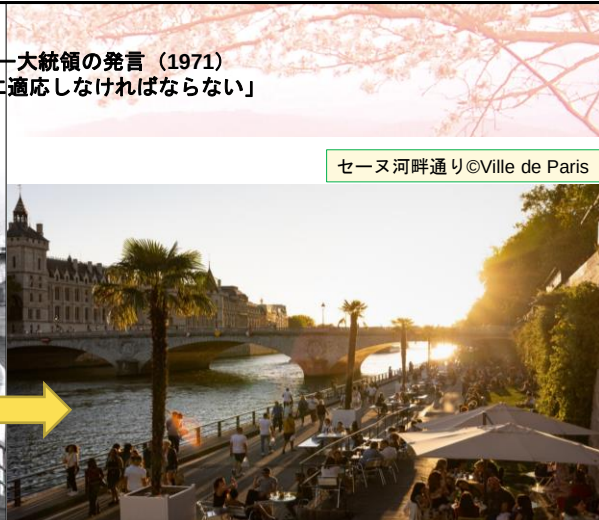


2023
国際交通安全学会賞

1



ポンピドー大統領の発言（1971）
「都市は車に適応しなければならない」



セーヌ河畔通り©Ville de Paris

1. パリの新しい都市像（環境と歩行者を大切にす道路空間再配分）
2. モビリティを包括し、環境に配慮した都市政策を支える法整備
環境政策が日常にありふれているフランス
3. 地方都市の取り組み - 都市圏人口30万人アンジェ市の事例
4. 迅速な政策実装の背景

2



FUJII
Intercultural.
藤井由実

1. 新しい都市像・環境と歩行者を大切にする道路空間再配分

斬新な道路空間の再配分を進めるパリ市

1855年

2013年

2021年



リボリ通り©APUR

右岸リボリ通り（ルーブル美術館前）の道路空間再編成・2020年9月から一般自動車侵入禁止（消防車などの公共車両は通行可）・自転車専用道路・バス専用レーンのみ

3



FUJII
Intercultural.
藤井由実

1. 新しい都市像・環境と歩行者を大切にする道路空間再配分

斬新な道路空間の再配分を進めるパリ市

環境保全と歩行者の安全に配慮するまちづくり
フランスにおけるスピーディな都市の変革はどのように施行されたのか？
なぜ、実現できたのかを考える



左岸サンミッシェル広場付近川岸通り© VINCENT FUJII Yumi

4

5

6



FUJII
Intercultural.
藤井由実

1. 新しい都市像・環境と歩行者を大切にする道路空間再配分

200の学校前通り（カーフリーストリート）整備

小学校前の下校時のお迎え風景 © VINCENT FUJII Yumi



「あなたの地区を美しくする」プロジェクトの一環
小学校前の道路から車通行を排除し、安全な歩行環境の交流空間を整備

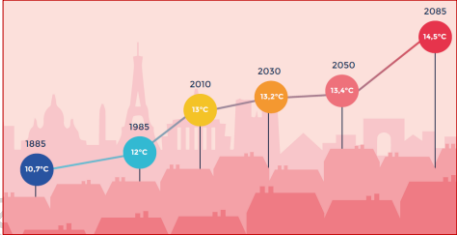
7



FUJII
Intercultural.
藤井由実

都市・住宅	道路・交通	緑
インフラ分野と密接に関連する環境対策の取り組み		

環境保全という切り口から進む都市空間の再編成



パリは適応する (Paris s'adapte) ➡ 気候変動対策



コンクリートから水、緑の涼み景観へ

- ・シェード
- ・住宅空間における緑
- ・噴水や公共空間における飲料水供給拠点
- ・ビームプラットフォーム

8

資料のご利用や転用は yumi@fujii.fr までご連絡をお願いいたします

4



藤井由実

1. 新しい都市像・環境と歩行者を大切にする道路空間再配分

パリ五輪のレガシー・環境保全という切り口から

イエナ橋は歩行者専用化・エッフェル塔付近は広大な公園に



©Gustafson Porter+Bowman

五輪会場となった70000平方メートルのコンコルド広場の半分は、
2026年までに緑化を伴った恒常的な歩行者空間になる（イダルゴ市長2024年の発表）

9



© VINCENT FUJII Yumi

人口7万5千人のラ・ロシェル市の道路空間再配分

- パリの新しい都市像（環境と歩行者を大切にする道路空間再配分）
- モビリティを包括し、環境に配慮した都市政策を支える法整備
環境政策が日常にありふれているフランス
- 地方都市の取り組みー都市圏人口30万人アンジェ市の事例
- 迅速な政策実装の背景

10



藤井由実

2. モビリティを包括し、環境に配慮した都市政策を支える法整備

フランスは車社会だが、公共交通を導入して市街地活性化に成功した



ストラスブール市（人口30万人・広域自治体連合人口約50万人）© C.CREUTZ/Strasbourg Eurométropole

1990年代から2000年代
人口50万人前後の都市圏共同体でLRT整備・車との共存施策の試みが始まる
1990年・道路交通法改正・30ゾーン整備の各種規定策定

11



藤井由実

2. モビリティを包括し、環境に配慮した都市政策を支える法整備

歩いて楽しい中心市街地を整備するモビリティ施策

2000年代から2010年代
人口30万人前後の都市圏共同体も公共交通導入・31都市でLRT整備
2008年・道路交通法改正・ゾーン20整備の各種規定策定



アンジェ市（人口15万人・広域自治体連合人口約30万人）© Anger Loire Métropole

12



2. モビリティを包括し、環境に配慮した都市政策を支える法整備

人口が少ない村でも徒歩環境を整えているフランス

2000年代から2020年代・41都市でBRT整備
人口10万人以下の自治体では、路線バスを活性化

ピアリッツ市（人口2万5千人・広域自治体連合人口約13万人）のBRT © VINCENT FUJII Yumi



ラロシェエル市（人口8万人・広域自治体連合人口約15万人）の電気バス © VINCENT FUJII Yumi 2022



13



2. モビリティを包括し、環境に配慮した都市政策を支える法整備

福祉・健康・環境保全の観点からも総合的にモビリティ施策を構築

© VINCENT FUJII Yumi



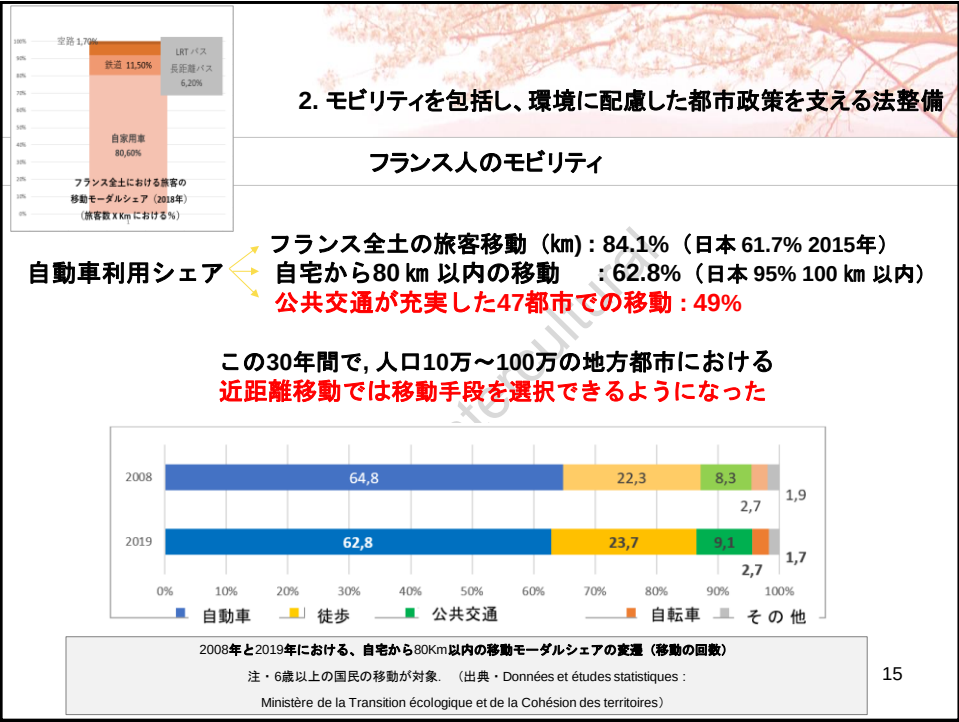
ユニヴァーサルバリアフリーの移動や歩行が快適な空間

© Ville de Metz

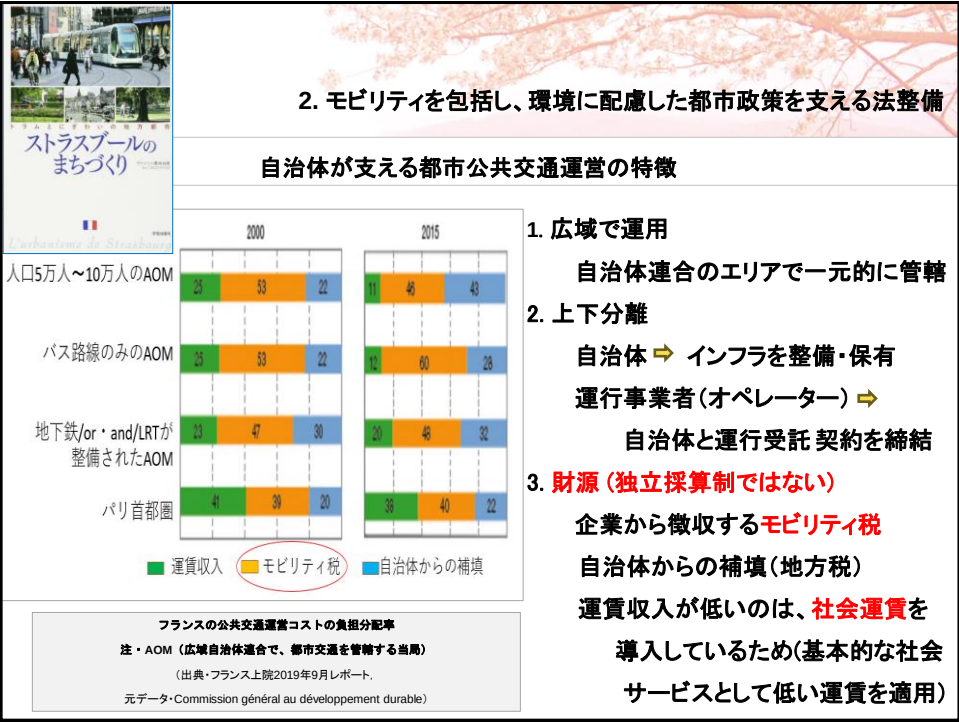


時速制限30Km/hのパリ市内や地方都市中心市街地で進むWell-beingを実現するスマート（スロー）モビリティ・自転車・マイクロモビリティ・徒歩推進政策

14

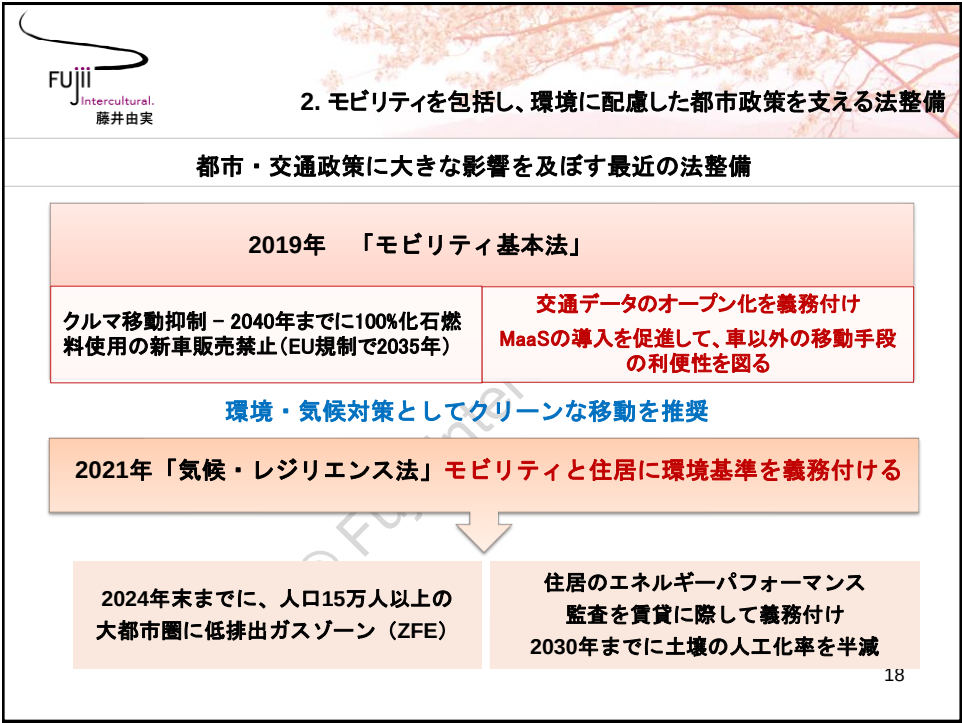


15





17



18



FUJII
Intercultural.
藤井由実

2. モビリティを包括し、環境に配慮した都市政策を支える法整備

日常生活にあふれる環境監査



NOUVEAU LEXUS NX HYBRIDE
OU HYBRIDE RECHARGEABLE
ESSAYEZ-LE >
A 25g CO₂/km
LEXUS
Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo.
#SeDéplacerMoinsPolluer

家屋のエネルギー効率
↓
自家用車の二酸化炭素排出量

エネルギー消費 kWh/m²/年

A+ < 15	Maison passive
A 15 à 50	
B 51 à 90	Bâtiment Basse consommation (Maison BBC)
C 91 à 150	Maison RT2005
D 151 à 230	
E 231 à 330	Moyenne française
F 331 à 450	
G > 451	Maison ancienne < 1975

住宅からの熱損失源

20%	Air renouvelé et fuites
30%	Toiture
5%	Ponts thermiques
15%	Fenêtres
20%	Murs
10%	Sol

19



フランスの
ウォークアブルシティ
なぜ、ウォークアブルな街を
スビーディに実現できるのか？
パリ市環境局環境政策課 編
2019年10月発行 2019年10月印刷 2019年10月第1刷発行

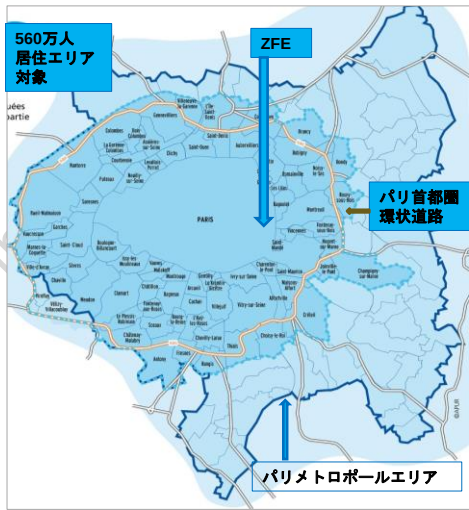
(出典「フランスのウォークアブルシティ」129頁・原出典 Ville de Paris)

2. モビリティを包括し、環境に配慮した都市政策を支える法整備

パリ首都圏の通過交通減少・環境ステッカーと低ガス排出ゾーン(ZFE)

パリでは2017年1月から
クルマのクリーン度を提示する
ステッカーを車のフロントガラスに
表示の義務付け

汚染自動車の市内への侵入制限
2022年からパリメトロポール圏
(人口560万人) まで拡大



560万人
居住エリア
対象

ZFE

パリ首都圏
環状道路

パリメトロポールエリア



電気自動車

20

資料のご利用や転用は yumi@fujii.fr までご連絡をお願いいたします

10

VOIES À
ACCÈS RÉSERVÉ

SAUF VÉHICULES
AUTORISÉS

ZONE À TRAFIC LIMITÉ

2. モビリティを包括し、環境に配慮した都市政策を支える法整備

交通制限ゾーン（ZTL）・パリの事例

2024年11月から、
パリ中心部1,2,3,4区の道路(131km) で通過
交通（35万から50万台/Day）の完全禁止
6か月間の啓蒙期間を置くが、その後は
罰金135ユーロ

21

2. モビリティを包括し、環境に配慮した都市政策を支える法整備

交通と住宅計画を包括する都市計画マスタープラン

都市計画文書の整合性
SCOTはあらゆる
都市計画、土地整備
計画の上位概念である

首長と議会が策定したPLUi
に沿って、具体的な都市交通
計画と住宅計画を策定

森林保護法など各種法律

SCOT 地域整備の総合戦略文書

PLUi 広域都市計画
(都市計画マスタープラン)

PDU 都市交通計画
PLH 住宅計画

建築許可

建築許可はPLUiに
基づいて自治体が
事業者に行わせる

都市計画マスタープラン
都市空間、農地など土地利
用を規定する**拘束力がある**

日本の地区計画に相当

日本の建築基準法と景観法
の内容を併せ持つ

（出典・ヴァンソン藤井由実・金山洋一・本田豊・村尾俊道：『賑わう都市を創造するフランスの都市政策ーなぜフランスの都市計画は機能するのかー』, pp143, 実践政策学 第7巻1号, 2021. 元出典・アンジェ都市圏共同発表資料「SCOT approuvé le 21 novembre 2011」, pp3の図に加筆, 再構成）

SCOT文書と、広域都市計画PLUi(都市計画マスタープラン)文書、PDU、PLHとの整合性、及び建築許可との関連図

22

1. パリの新しい都市像(環境と歩行者を大切に道路空間再配分)

2. モビリティを包括し、環境に配慮した都市政策を支える法整備
環境政策が日常にありふれているフランス

3. 地方都市の取り組みー都市圏人口30万人アンジェ市の事例

4. 迅速な政策実装の背景

アンジェ市(人口15万人・広域自治体連合人口約30万人)のLRT © VINCENT FUJII Yumi

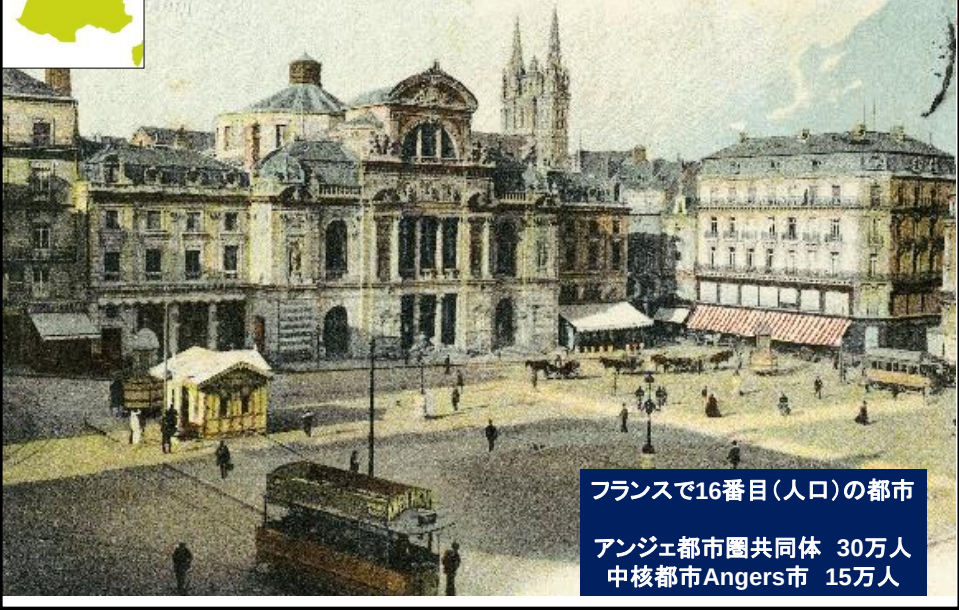


23

23



馬車が走っていた1905年頃のアンジェ市の中心広場



フランスで16番目(人口)の都市
アンジェ都市圏共同体 30万人
中核都市Angers市 15万人

24



25



26



27



28



藤井由実

4. 迅速な都市政策実装の背景

なぜフランスでは人と多様なモビリティが共生するまちづくりが可能か？

市民の意識と合意形成

法律で守られた都市計画策定への
市民参加のプロセス
最優先される歩行者の安全
高い環境保存への意思(世代を繋ぐ連帯)
社会の連帯意識(都市政策に公金投与への同意)

29



藤井由実

4. 迅速な都市政策実装の背景

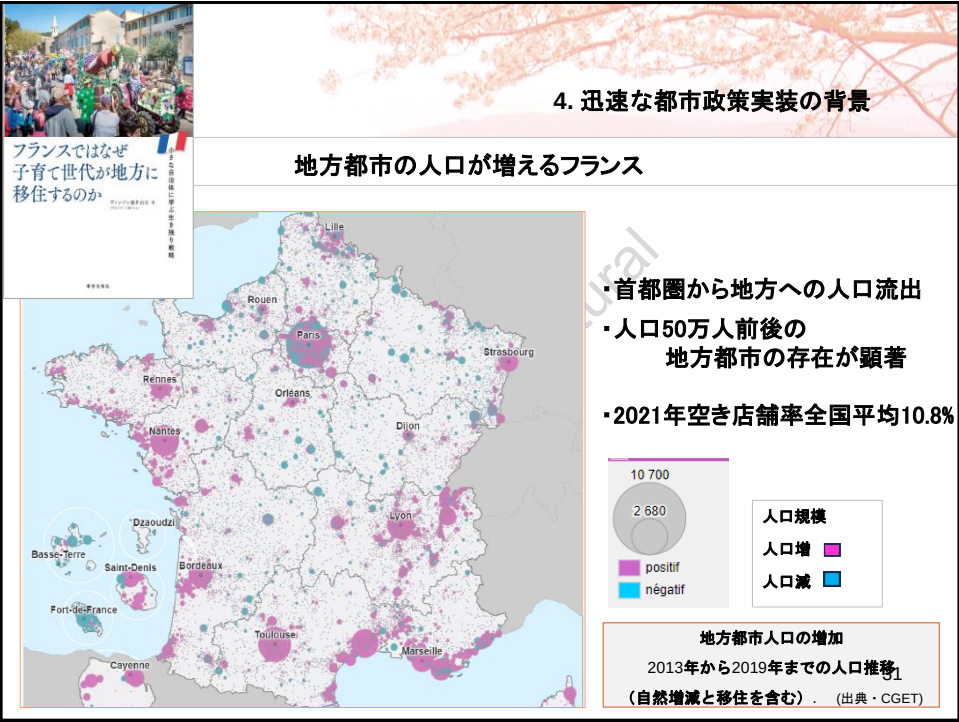
誰がどのように施策を策定し、実行しているのか？

組織と制度

自治体と地方政治家が主体となる都市計画
自治体の行政権の確立(自主財源6割)
権力の一元化(議会と政治の協働)
自治体が管理する道路と交通
拘束力のある広域都市計画マスタープランの策定
計画なくして開発無し
都市計画に、財源計画を必ず連携させる

行政の充実した人材
定期的人事異動がなく、専門家を養成

30



31



「環境に配慮したモビリティを包括する都市政策」 ーフランスの事例ー

Patricia Pelloux@APUR



David Boureau@APUR



ご静聴ありがとうございました

ヴァンソン藤井由実 www.fujii.fr

32