

賑わう都市を創造するフランスの都市政策

—なぜフランスの都市計画は機能するのか—

ヴァンソン藤井 由実 (Fujii Intercultural S.a.r.l, yumi@fujii.fr)

金山 洋一 (富山大学 都市デザイン学部, kanayama@sus.u-toyama.ac.jp)

本田 豊 (富山大学 都市デザイン学部, honda@sus.u-toyama.ac.jp)

村尾 俊道 (京都府立医科大学 事務局, t-murao87@nike.eonet.ne.jp)

A study of urban policies for a bustling city in France

Yumi Vincent-Fujii (Fujii Intercultural S.a.r.l)

Yoichi Kanayama (School of Sustainable Design, Toyama University)

Yutaka Honda (School of Sustainable Design, Toyama University)

Toshimichi Murao (Head office, Kyoto Prefectural University of Medicine)

要約

本研究の目的は、フランスの自治体行政が、その都市政策、中でも交通・商業・住宅政策を包括した都市計画マスタープランを、どのように整合性を持たせて具体的に策定・実行しているのかを考察し、明らかにすることである。まず、第一章でフランスの賑わう地方都市の現況を俯瞰し、第二章で都市計画の歴史的動向（1967年～2017年）を概観し、「広域都市計画 PLUi」と呼ばれる都市計画マスタープランの展開と方法論を整理する。第三章では賑わいのある地方都市の創造を可能にしてきた商業調整制度、法整備と様々な規制法・税制を示す。またシャッター通りの問題を抱える自治体が主導し実施している、近年（2020年まで）の商業活性化政策の動向も整理する。一方中心市街地の商業が栄え人の賑わいをもたらすには、近距離に消費者の人口が存在する必要がある。そこで第四章では住宅政策を示すと共に、自治体主導の都市開発における土地整備開発機構とマスターアーバニストの役割を示す。この二者により、デザイン的にも優れ、地域ごとに調和と統制の取れた整合性のある都市開発が可能となる仕組みを明らかにする。第五章では、「なぜフランスの都市計画は機能するのか」についてまとめ考察する。本研究では日本社会への貢献を期して、都市計画策定から事業実現に至るまでのプロセスにおいて、どのように議会や行政が関わっているのかその姿も具体的に示す。

キーワード

都市計画, 中心市街地活性化, 商業調整制度, 地方自治体, マスターアーバニスト

1. はじめに

30年前、フランスの地方都市では人口がスプロール化して郊外に伸び、車で溢れた都心の商店街はすっかりその魅力を失っていた。しかし現在では公共交通を導入して歩行者専用空間を整備した結果、Walkable city（歩ける都市）を実現し地方都市は賑わいを取り戻した。地方都市の中心市街地の2012年の空き店舗率は全国平均7.2%、2015年は9.5%であった。年金改革に反対するデモや黄色いベスト運動⁽¹⁾デモの一部が暴動化した結果、街中への人の出足が鈍り2018年は11.9%になったが、日本の地方都市と比較するとシャッター通りは少ない。⁽²⁾特に中心街にシャッター通りが少ない都市は、空き店舗率3.5%のストラスブール市をはじめナント市、レンヌ市、ツールーズ市などで、人口47万人のツールーズ市以外は、それらの都市人口は30万人前後しかない。フランスでは人口が50万人以上の都市は、パリ、マルセイユ、リヨンのみである。しかし、21の地方都市が周辺の複数の自治体と議会、行政府、予算を共有する、経済人口60万人規模の広

域行政府メトロポール（1253存在する広域自治体行政連合⁽³⁾の一つ）を形成している。なおフランスの最小の行政単位はコミューンと呼ばれ、市町村の区別はない（図1）。本研究では人口10万人以上のコミューンは一般的には「都市」、個別的には「～市」と記し、当該コミューンの首長を「市長」と記す。また、広域自治体行政連合と地方公共団体であるコミューンを、自治体と記す。

鳥海（2010）によれば、この広域自治体行政連合を基軸として地方分権が進められてきた。広域自治体行政連合の中心となる地方都市で空き店舗率が低い自治体では、議会と行政がまちづくりを主導し、広域行政圏内にある郊外地域から中心市街地に移動するための複数の交通手段を導入し、公共交通の供給を充実化させてきた。これらの都市の賑わう中心市街地では文化や消費のイベントが多く、行政機構や公共サービス拠点が中心部に残っている。何よりも首長や議会が整合性をもった持続可能な住宅政策をはじめとして、都市政策に積極的に関与している自治体が、中心市街地の活性化に成功している。

このような賑わう地方都市の実現を可能にしたフランスの都市政策制度については、日本の制度と比較した論文も多く発表されている。例えば、内海（2012）は、フランスの都市計画法制における総合性と一貫性について

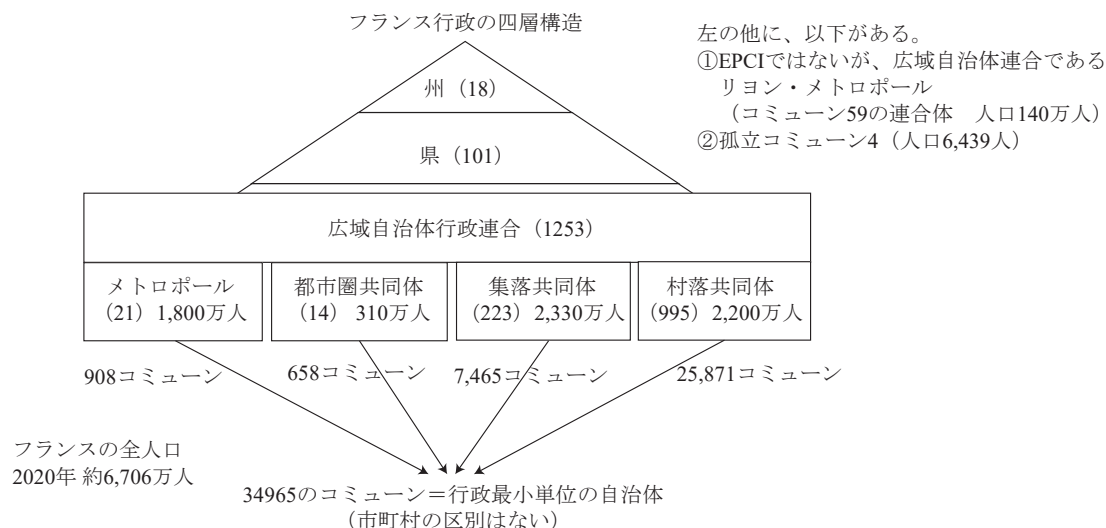


図1：フランス行政の四層構造

出典：国土結束・地方自治体関係省⁽⁴⁾と国立統計経済研究所⁽⁵⁾の発表数字を元に再構成。「運輸と経済」2021年第81巻5号96頁図2を元に加筆。

注：各広域自治体行政連合（EPCI）人口の数字は、2018年の実数値を元にした2021年1月における推定で、常住人口以外の住民（例・25歳以下の学生で、両親が住むコミューンで週末を過ごし、別のコミューンで週日生活している者など）が、二つのコミューンでカウントされている場合もある。

言及しており、岡井・内海（2011）は、低炭素都市の実現に向けた都市計画制度の動向に関する研究を発表しているが、いずれも交通、商業、住宅政策を統合した都市政策を総合的に考察するものではなく、「なぜ都市計画が機能するのか」その背景を言及するものでもない。鈴木・矢島・岩佐（2008）など策定段階における計画間の調整の仕組みと意義についての研究もあるが、自治体における都市計画内容の実行段階でのプロセスの調査はなされていない。またそれらの調査後新しい法律も制定され、諸制度の変化も早い。書籍ではヴァンソン藤井・宇都宮（2016）は、交通、商業、住宅計画を統合させた都市政策を紹介しており、ヴァンソン藤井（2019）は自治体が具体的に実行する都市政策について述べているが、諸制度の変化を踏まえたフランスの近年の都市政策の整理を行い、その意義を考察する必要がある。そこで本研究では地方都市活性化という観点から、フランスの地方都市でどのように都市政策が、交通計画、商業調整制度、住宅政策を包括しながら実行されてきたかを、人口15万人のアンジェ市（図2）を具体的な事例の一つとして、近年の



図2：人口15万人地方都市アンジェ市の賑わう中心市街地

出典：Léonard de Serres, 「フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか」（学芸出版社、2016年）表紙写真。

諸制度の変化も考慮したうえで整理する。アンジェ市は人口28万人の都市圏共同体の中心都市で、フランスの週刊誌エクスプレス⁽⁶⁾が毎年大きくメディアで発表する「住みやすい都市」コンクールで、2013、2014、2016、2018年度に1位になった都市でもある。フランスで14存在する都市圏共同体は、メトロポールより人口規模が小さい広域自治体行政連合だが、都市政策実行の中心となっている実態を本研究で明らかにする。

2. 土地利用に拘束力を持ち機能するフランスの都市計画マスタープラン

2.1 土地利用計画 POS⁽⁷⁾ から地域都市計画 PLU⁽⁸⁾ へ

まず、フランスにおける都市計画の変遷を整理する（図3）。楠本・藤本・和田（1990）の研究にもあるように、フランスには1967年から、自治体ごとに土地利用のゾーニングを策定する「土地利用計画（以下、POSという）」が存在した。自治体のテリトリーを、NA（将来の都市開発区域）、NB（既存開発区域）、NC（農村区域）、ND（保全区域）の4種に分けていた。POSは、2000年に保全系と事業系のプロジェクトを合わせて表記する「地域都市計画（以下、PLUという）」になった。その後はコミューン単位で策定するPLUを基準としてその規定条項に従い、それぞれのコミューンが民間業者や市民が行うすべての建築事業を対象に、「建築許可（Permis de construire）」を発行するルールが確立された。一般市民の住宅、商業店舗、産業施設などすべての建設事業に対して「建築許可」が必要で、一般市民も許可申請に訪れるので、各コミューンのHôtel de Ville（日本の市役所がある建物にあたる）の分かりやすい位置に「建築許可課」が設けられている。

PLUは、和田（2007）によると、日本の建築基準法と

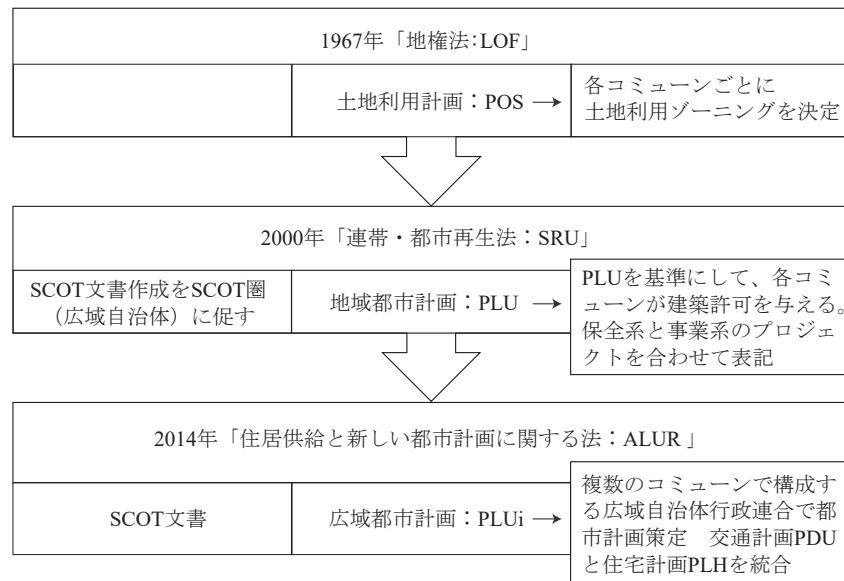


図3: フランスの都市計画関連法整備と都市計画マスタープランの流れ

景観法の内容を合わせ持つ。各自治体が規定する土地利用のゾーニングと、建築に関する規制16項(建蔽率、容積率は任意。高さの最高限度、前面道路や公共の空き地からの後退は必須)を表記する。建物の外観規制は任意だが、大半の自治体はその規制を設定している。これらの規定集を含むPLUは、自治体議会で議決され予算がつき必ず運用される都市計画である。フランスでは行政と共に議員たちが中心的な役割を担う主体となり建築規制を策定し、PLUに沿って自治体の一般財源で都市開発事業が進められてきた。

また土地利用計画策定過程における合意形成への市民の参加も、法律で保証されてきた。POS策定過程における合意形成としての公開審査⁽⁹⁾は1985年に環境法典⁽¹⁰⁾に、PLUに代わってからは事前協議を義務付ける条項が2000年に都市計画法典⁽¹¹⁾に明記された。PLUが効力を発揮するには、計画の公益性と各種法律との整合性を確認する

ために(例えば自然保全区域の遵守など)、官選知事が発令する「公益宣言⁽¹²⁾(以下、DUPという)」が必要となる。フランスでそれぞれの都市で街並みが揃っているのは、自治体が制定する現地の景観に適したこのローカルルールを適応しているからである。国が規定した厳しい広告取締法⁽¹³⁾(1979年)や、歴史建造物から半径500m以内の建築を制限する景観保全法⁽¹⁴⁾(1943年)なども、調和のとれた景観整備を保つ都市開発には欠かせない法律である。

2.2 地域の経済発展を図る都市計画の総合戦略文書 SCOT⁽¹⁵⁾

POSからPLUへの転換を規定した2000年の「連帯・都市再生法⁽¹⁶⁾(以下、SRU法という)」は、「住宅、交通、都市計画」が3つのキーワードであり、フルキエ(2014)が指摘するように、フランスの都市政策に大きな影響を

表1: アンジェ SCOT 圏における SCOT 文書の概要

分類 (ファイル名)	テーマ	内容
第一文書 Rapport de Présentation	- 地域の現状診断書 - 環境レポート	- SCOT 圏の定義と人口、雇用、経済(産業商業)、歴史文化遺産等の分析 - SCOT 圏内の地理的現況(農地、緑地、市街地、河川、交通網)の分析
第二文書 PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable)	- 持続可能な整備と開発プロジェクトを掲げる基本文書 3項目の地理的主軸を設けた基本文書	- 地域の中心市街地活性化(SCOT 圏内に複数の拠点を設定) - 郊外生活圏の充実化(商業、交通) - 村落部の発展(農業、観光)
第三文書 DOG (Document d'Orientations Générales)	- 都市計画の総合的な指針文書 - 基本文書で記述した政策を実行する為の方法論を、処方箋や推奨の形式で述べた文書(各自治体が参考にできる対処書でもある)	- 経済発展(新産業の導入、手工業の維持、雇用集積地域への公共交通導入) - 移動政策(歩行者、自転車専用道路、農業用車輛通行の利便化、公共交通の強化) - 土地整備(農村の宅地化への制限) - 住宅開発(賃貸用住宅の充実化)など。

出典: 2014年7月アンジェ都市圏共同体の発表資料「SCOT approuvé le 21 novembre 2011」を元に作成。

及ぼした法律である。河原田・宮脇（2003）の論文では SRU 法制定に至るまでの背景を述べている。

「農地の宅地化 (Périurbanisation)」「都市の拡散 (Etalement urbain)」とよばれる都市のスプロール現象に対する国の危機感は大きく、SRU 法では「土地消費（宅地化）を抑制する」目的で、「農村や自然地帯を保存し景観を保護しながら、現代の多様な住居のニーズに答えつつ、地域の経済発展を求める都市計画の総合戦略文書（以下、SCOT という）の策定」を広域自治体に促した。ストウルイユ（2012）によるとこの措置は、その後の都市計画に変容をもたらした。SCOT の基本路線に従って、各コミューンの PLU が末端まで一貫性を持って策定される。岡井・大西（2009）がストラスブル都市圏の SCOT の調整機能について調査しているが、本研究ではアンジェ SCOT 圏が策定した SCOT の概要を（表 1）で示し、PLU に対して上位概念としての SCOT の、自治体における位置と役割を整理する。

SCOT を策定するのは、最小行政単位であるコミューン議会の議員、商工会議所、土地整備庁、県などを代表する者で成り立つ委員会、委員長には通常 SCOT 圏の中心となるコミューンの首長が就任する。SCOT 圏は広域自治体行政連合の中心となる都市の通勤圏であることが求められる。例えばアンジェ SCOT 圏は 1,027 km²（60 のコミューン・人口 31 万人）、アンジェ都市圏共同体面積はその半分（30 のコミューン・人口 29 万 6 千人）である。メトロポールや都市圏共同体などの広域自治体行政連合と異なり、SCOT 策定委員会には、行政府、議会が含まれず、執行予算は無い。一般的には SCOT は、土地利用規制項目を含まず建築許可と連動しないため、PLU との大きな相違がある。しかし SRU 法制定後も行政コストの高

騰と自然環境の破壊が案じられながらも、国全体のスプロール化は進み、2007 年は国民の 57.7%、2013 年は 61% が一軒家に住んでいた（ちなみに 2018 年、フランスの住居の 56% が一軒家で、全世帯の 58% が住居のオーナーである）。⁽¹⁷⁾「広いスペースのマイホームを持ちたい」と願う国民に対して、いかに環境への配慮から市街地拡散を制限するか。これが、国をあげて追求してきた都市計画の課題の一つである。

2008 年のリーマンショックを経て、景気が回復してさらなるスプロールが加速される前に、国は 2010 年「環境グルネル第二法 (ENE)⁽¹⁸⁾」を制定した。2014 年には農村地帯における都市機能の拡張を避ける目的も兼ねて、コンパクトシティ構想をさらに明確に打ち出した「住居供給と新しい都市計画に関する法（以下、ALUR⁽¹⁹⁾ 法という）」を制定した。これらの法律により、広域における SCOT 文書策定の重要性が強調された。

さて、「コンパクトシティ」に対応するフランス語の表現は無く、英語のまま使われることも殆どない。フランスではあくまでも、「農村の郊外化と都市の無秩序な拡散を避ける」と表現されている。農村地帯への住宅地の拡散を避けようとするれば、ある程度の都市の過密化と高層化の容認につながる。しかし、現在の郊外住民を都心に居住誘導することが、フランスのコンパクトシティの意味するところではない。これから庭付きの一軒屋を求めて郊外への転居を考える若い世代、地方税や固定資産税を支払い、消費活動が盛んな住民を都心に引き留め同時に環境保全を図ることが、都市計画の目的の一つである。よって、さらに魅力的な中心市街地をもつ都市を創出することが大切と考えられている。

表 2: アンジェ都市圏共同体の広域都市計画 PLUi（都市計画マスタープラン）文書の概要

分類（ファイル名）	テーマ	内容
イントロダクション（地域の紹介） (Rapport de présentation)	- 環境調査と現状診断 - PLUi がもたらす環境へのインパクト評価	- 土地利用の現状 - 農村地帯における宅地化の現状 - 経済、住宅、交通、商業の現状
持続可能な発展と土地整備のプロジェクト (Projet d'Aménagement et de Développement Durables)	地域発展の方向性と哲学	環境を保全する地域開発の方向性
土地整備とそのプログラム化の方向性 (Orientations d'Aménagement et de Programmation)	地域別土地整備の方向性	3 つの地域に分けた分析（市街地整備拠点、歴史観光拠点、将来の開発対象となる都市整備拠点）
方向性と実現化のプログラム (Programme d'Orientations et d'Actions)	住宅供給と移動に関する政策	住宅計画と都市交通計画の実行に際して必要な情報と施策（措置）
土地利用の規制文書 (Règlement écrit)	土地利用の規則書	- 主要規制措置 - ゾーニング（都市開発整備区、調整区農村、自然区域） - 建造物の高さ制限
補完書類 (Annexes)	- 他の法律との整合性 - 他の指定地区との整合性 - 保健衛生との整合性	- 歴史的建造物の保存浸水、騒音対策など - 指定工業整備地域など - 下水道整備、廃棄物処理

出典：アンジェ都市圏共同体発表資料 «Arrêt de projet décembre 2015» を元に作成。「フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか」（学芸出版社，2016 年）144 頁表 3 を元に加筆。

2.3 PLU から、交通と住宅計画を統合した広域都市計画 PLUi⁽²⁰⁾へ

2014 年の ALUR 法は、同時に PLU を、「広域都市計画(以下、PLUi という)」に移行させた。i はインターコミュニケーション、つまりコミューン間の広域化を意味する。フランスでは約 35,000 のコミューンがあり、中田 (2016) にみるように、中核となるコミューンと周辺の複数のコミューンが、1,253 の広域自治体行政連合体を構成している (図 1)。小さなコミューンのみでゾーニングや土地利用を進めるのではなく、PLUi ではより広域における整合性がある経済発展を目的とした。PLUi のもう一つの大きな特徴は、従来は別々に策定してきた「住宅計画 (以下、PLH⁽²¹⁾ という)」と「都市交通計画 (以下、PDU⁽²²⁾ という)」を、一つの広域都市計画に統合させたことだ。PLUi は広域都市計画としての方向性と実際の活動プログラムを紹介する書として、一冊にまとめられる。アンジェ都市圏共同体の PLUi 文書の概要を (表 2) で示す。都市交通及び住宅計画の都市計画への統合は画期的である。

PLUi は、広域自治体行政連合のテリトリー全体の公共空間の配分や、農村地帯における土地の住宅地転用を規制してゆく為に、より統合的な都市計画のヴィジョンを求めた。「規則書である前に何よりも、地域全体の発展と整備のヴィジョンを示す指針書」だと、筆者はアンジェ都市圏共同体の副議長で、都市計画を担当するディモコリー氏 (2015 年当時) から直接聞いた。PLUi は、広域自治体行政連合議会でも承認される議決案件であり⁽²³⁾、地方自治体が開発業者やプロモーターに与える建築許可を審査する際に照合する基本となる指針書となるので、大きな拘束力を持つ (図 4)。PLUi 策定の前には、診断や分析をコミューンレベルから始める。その時に大きなサポートとなるのが都市計画機構⁽²⁴⁾で、都市の分析・診断・調査を行い都市計画の策定を支援する非営利団体である。調査対象は雇用・経済・商業・不動産と多岐にわたり、都市の現状を映し出すようなレポートを作成する。その

運営資金は調査受託に伴う収入の他に、都市計画機構のメンバーである国、地方自治体などからの拠出金に基づいている。機構は現在 52 都市に存在し、合計 1,500 名の都市計画専門家を擁する。恒久的かつ一貫性のある調査を行い、全国的にネットワークがあり都市計画専門のシンクタンクとしての役割を果たす機構は、自治体への大きな支えとなっている。国は法整備を通じて方向性と哲学を示し⁽²⁵⁾、地方分権のもとで広域自治体が枠組みを決め、開発の基本哲学を知事と事前確認して SCOT 文書を設定する。その上でエリア内のそれぞれの広域自治体行政連合が、現場の裁量に基づいて PLUi を策定する。

レミネ・ペリノ (2014) の発表にもあるように、SCOT と PLUi の内容との整合性チェックは、国の出先機関である県が監督する。もし自治体が「土地消費の抑制—農村の宅地化を抑える」努力目標を計画に記述しない場合には、県はその自治体の PLUi には DUP を発令せず、都市計画マスタープランとして認められない。

2.4 自治体の自立に欠かせない PLUi

自治体が PLUi を策定できない、或いは策定しない、或いは知事からの DUP が発令されない場合は、策定されていない自治体の区域に進出する業者に「建築許可」を与える権限は、自治体から官選の県知事に委譲されることになる。よって自治体にとって PLUi は、自治体の発展に直接関与した最大限に重要なものである。なぜなら、自治体は PLUi に基づいて「建築許可」を事業者に与える権利を有することによって、地域の都市計画のコントロールができるからである。広域自治体行政連合の自立性を保持するためにも、議会と行政が協働して整合性のある都市計画策定に取り組んでいる所以である。

PLUi には実現に向けた 10 ～ 15 年度計画が組まれるので、市長や議員が交代しても都市計画は引き続き運用される。実際に PLUi が練られてゆく過程では、広域自治体行政連合の都市計画担当の副議長を中心として、広域行

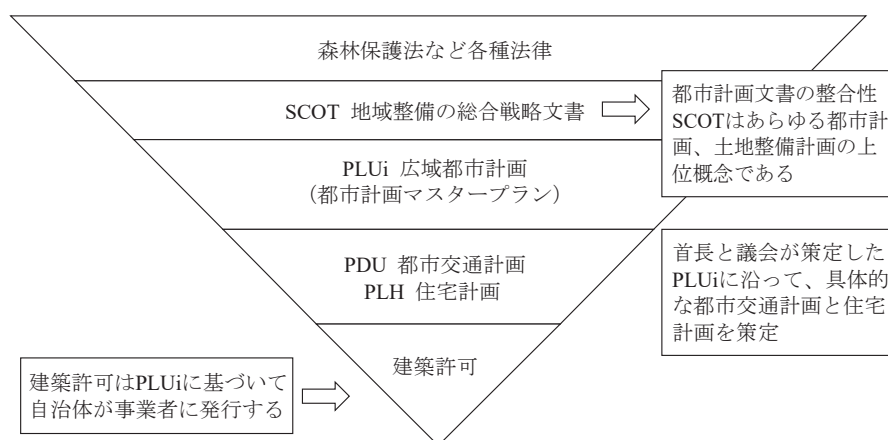


図 4 : SCOT 文書と、広域都市計画 PLUi (都市計画マスタープラン) 文書、PDU、PLH との整合性、及び建築許可との関連図

出典 : アンジェ都市圏共同体発表資料 « SCOT approuvé le 21 novembre 2011 » 3 頁の図に加筆して作成。「フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか」(学芸出版社, 2016 年) 141 頁図 4 を元に加筆。

政を構成する各コミューンの首長、議会、行政が何度も協議を重ね、域内の土地利用を決定する。どんなに面積が小さいコミューンでも建築許可を発行するのは首長なので、広域行政の議会との調整が必要となる。アンジェ都市圏共同体の PLUi (2015 年に策定) では、「今後 10 年間で土地消費を 30 % 減少 (過去 10 年間の農地宅地化面積に比べて)」と、郊外の宅地化率を下げる明確な目標を記載した。アンジェ都市圏共同体の PLUi は審査の結果、2017 年 2 月に議会で議決され、2027 年までをターゲットとしている。

PLUi を策定している自治体は 2017 年で、フランス全体の約半数であるが⁽²⁶⁾ (図 5)、その策定には平均 3 ~ 5 年を要するので、策定業務は行政や議員に大変な負担になる。PLUi 策定のインセンティブは、自治体自身が建築許可を発行できる自主性の確保であるとしても、PLUi 策定のプロセスとそのための労力を語る議員や行政の都市局職員の情熱溢れる説明を聞いていると、「計画ある開発を通じて美しいテリトリーを守り、次世代に伝えたい」という彼等の意識を強く感じる。

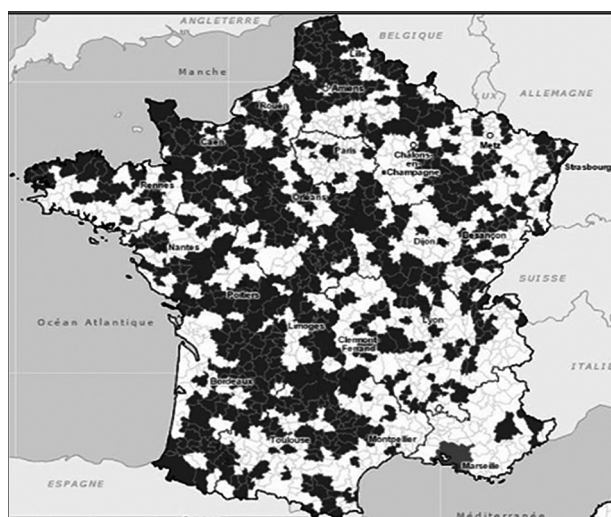


図 5：黒色区域が PLUi 策定中、或いは策定済みの地方自治体

出典：エコロジー移行省⁽²⁷⁾

3. 国の商業調整と自治体を中心とする商業振興施策

3.1 商店街と大型店舗、その規制法

次に、自治体が策定する都市政策の中での商業振興施策と、その背景にある国の商業調整を目的とした法整備の経緯を整理する。黒田 (2004)、バド (2013) も指摘するように、フランスでも消費志向は絶えず変化してきた。従来の店舗にとっては、商品陳列や包装を極力省略した低価格小売業ハードディスカウント店⁽²⁸⁾や、E ショッピングなどの新しいスタイルの小売業態との競争が激しい。それにもかかわらず、地方都市の中心部すべてがシャッター街にならなかった背景には、国、そして特に自治体が果たした役割が大きい。

まず商業調整に関する国の法整備から整理する。1984 年に初めてフランスで小売業にセルフサービス方式が導入された。パリで 750 m² のスーパーマーケットが 1985 年に、ハイパーマーケットは 1963 年に始めて登場した。⁽²⁹⁾そして瞬く間に食料品以外の専門店舗が並ぶショッピングセンターが、次々と郊外に整備された経緯は河野 (2000) の論文に詳しい。しばしば中心市街地における小売り店舗の凋落の理由とされる郊外的大型商業施設 (ショッピングモール) に関しては、佐々木 (1993) にもある 1973 年のロワイエ法⁽³⁰⁾、1996 年のラファラン法⁽³¹⁾や 2008 年の経済近代化法⁽³²⁾がそれぞれ、郊外的大型商業施設規制法として制定された。

しかし結果的にはこれらの法律は、ショッピングセンター進出の規制として余り有効に機能しなかった。それは、新店舗の出店申請を審査する首長・地方議会議長・商工会議所代表などで構成する「県商業施設整備委員会」⁽³³⁾が、雇用創出・事業税歳入の増加という魅力を前にして、出店許可を与えてきたからである。1963 年に初めてカルフル⁽³⁴⁾が開店して以来、70 年代から大型スーパーは激しい勢いで増え続け、2008 年には大型商業施設面積が年間 400 万 km² 増えた。しかしその後、単身世帯の増加などの社会構成の変化にもより、徐々に減少の傾向を見せ 2019 年には 100 万 km² の増加にとどまった。

3.2 シャッター街を生み出さない税制度の枠組み

フランスには空き店舗税⁽³⁵⁾があり、課税率は空き店舗 3 年目が固定資産税の 10 %、4 年目は 15 %、5 年目は 20 % で、自治体の直接財源になる。また商業店舗の相続は一般の相続と同じ条件で行われるので、商店として登録された家屋への特別な相続税の控除などはない。経営者が年金生活に入る場合には、第三者に不動産や営業権⁽³⁶⁾を売却するのが大半で、リタイアしたあとも相続時の節税対策を考えシャッターを下ろしたまま店を放っておく、という現象は見られない。また中心街での商店舗の売買取引には、先買権⁽³⁷⁾を持っている自治体への申請と許可が必要となる。自治体为先買権行使放棄に署名した証明書がなければ、店舗不動産や営業権の売買契約は成り立たない。自治体に提出する申請書には不動産売買に関するすべての情報を記入するので、自治体が都心一等地の不動産市場の最新価格情報を入手できる最上の手段ともなっている。

新規店舗は必ず、建築許可を自治体に申請する義務がある。「商業店舗の建築」「面積 40 m² 以上の拡張工事」「建物正面の変更を伴うなどすべての改築工事」に対して、業者は建築許可申請書を市役所に提出する必要がある。これは 20 ページもある書類で実際には建築業者が代行記入・提出する。ここで自治体は、新規店舗が周囲環境の景観に即した店構えになるかどうかなど、徹底的に都市全体との整合性、環境関連法規への遵守性をチェックする。フランスではマグドナルドも周囲の色合いに合わせてトレードマークを整え、まちの風景に溶け込んだスタイルとカラーの建築デザインを施している。このような

規制の基準となるルールや先買権が適用されるエリアは、前述の PLUi にすべて記載される。つまり商業政策においても、PLUi に基づいて発行する建築許可申請手続きを通して、商業店舗に対する自治体からの拘束力が働いていることが分かる。

3.3 政府が補助金を付与し、自治体が主導する「中心市街地活性化プログラム」

次に商業振興策において、自治体が果たす役割の具体例を示す。政府は、中心市街地における空き店舗率が高い人口 20 万人以下のコミューンを対象として、6,250 億円の予算で「中心市街地でのアクションプログラム」⁽³⁸⁾を打ち出した。コミューンが計画を国に申請する仕組みで、内容審査の結果補助金が給付される。2018 年 3 月には、補助金を受ける 222 のコミューンを発表した（図 6）。中心市街地活性化プログラムは、コミューンの首長が委員長となり計画の実行を主導する。県や州、民間企業等のプログラムへの参画や投資は可能であるが、その場合は当該自治体と協定を締結しあらかじめ決定された介入・協力分野においてのみ協働する。官選で地方において国を代表する県知事が、プログラムに対して国とコミューンをつなぐ。知事はコミューンの活性化委員会に出席し、複数の団体との協定締結時には署名も行う。中心市街地

活性化の企画責任者と最終決定者が首長、企画に事業認可を与える最終調整者が知事と決まっており、責任の所在が明確になっている。

中心市街地活性化対策として、政府がコミューンに求めているプロセスを以下に整理する。

① 活性化プログラム委員会の立ち上げ

コミューンが現状分析レポートと、中心市街地活性化の企画書を作成し、総合戦略を構築する。

② 都市計画の見直し

PLUi のゾーニングは、中心市街地と郊外とのバランスを考慮しているか？など、商業誘致と住宅政策の整合性を問う。

③ ステークホルダー間の中心市街地活性化に関するアイデアの整合性を図る

議員、商店経営者などが、コミューンのアイデンティティや中心市街地発展の同じイメージを共有しているかを確認する。特に中心市街地のアイデンティティ設定が肝要で、住民が「中心市街地」と聞いた時に連想できる、共通したイメージづくりが求められる。中心市街地のランドマークとなる建物やショッピングストリート、イベントの多い広場などを拠点として、周辺商店街への回遊性を高めることを目的とする。

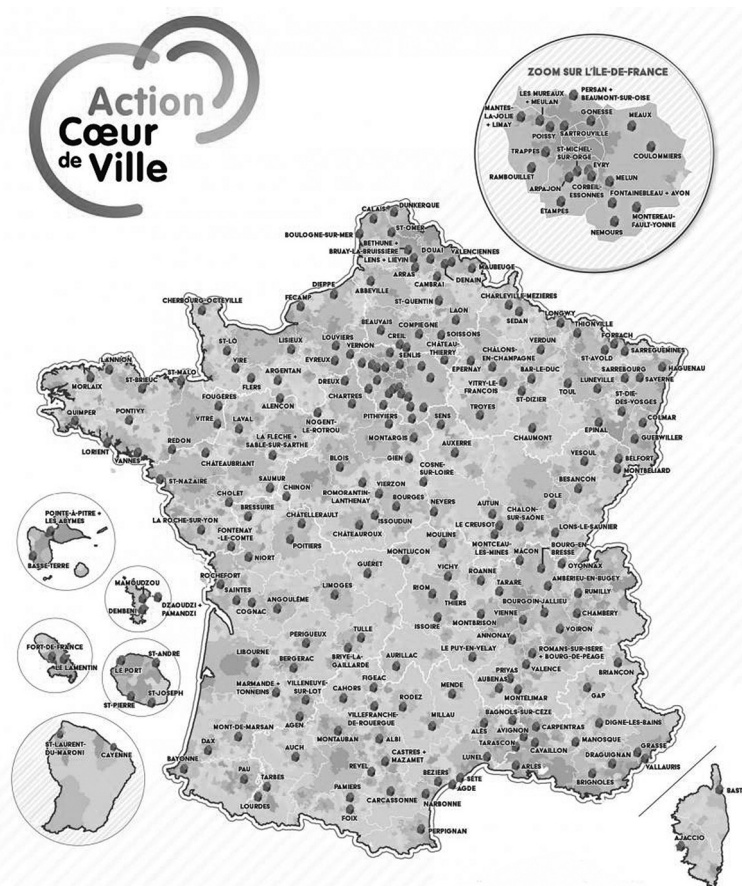


図 6 : « 中心市街地でのアクションプログラム » 対象となる 222 コミューン
出典：国土結束・地方自治体関係省。⁽⁴⁰⁾

- ④ 商店街への具体的なサポートを設定する
- ⑤ 商店舗の取り扱いを専門とする不動産業者の管理と活性化を図る

補助金の対象となり得る具体的な事業には、プログラムの管轄庁である国土結束・地方自治体関係省⁽³⁹⁾が、その指導要綱で次の5つの基本軸を挙げている。

- ① より魅力的な中心市街地創出の為に住宅環境の改善
- ② バランスの取れた中心商業・郊外店舗との調整
- ③ 中心市街地への交通アクセス条件の向上、モビリティ全般と交通ネットワークの見直し
- ④ 都市資産や都市の形の見直しや公共空間整備と文化、歴史遺産の保存
- ⑤ 行政機構や公共施設への移動手段の整備

国土結束・地方自治体関係省は、小規模なコミューンも補助金を申請しやすいように、ネットで上述の事業説明書の記入法まで含めて、非常にきめ細かいガイダンスを与えている。政府の5つの基本軸が示すように、補助金はクーポン発行などによる一過性の消費促進には使われず、商店街区域のハード整備を通じた商店街組合の活性化だけを意図するものではない。住民の生活全体の改善につながる、地域発展の原動力となる中心市街地全体の活性化が目的である。元来、商業が栄えているか、衰退しているかはエリアの経済状況の指標でもあるので、シャッター通り対策は商店街だけをターゲットにしたものではなく、レスツー（2016）にもよると都心を構成する多様な要素へのアプローチが対象となる必要がある。ここでも自治体が中心市街地活性化プログラム実行の主体となって、シャッター通り対策を推進していることが分かる。

3.4 都市政策における商業と交通

この項では商業施設への交通アクセスが、都市計画の中にどのように包含されているかについて整理する。SCOTやPLUiは土地利用の展望を示す指針書であるが、経済発展を期する文書でもあるので、商行為の自由を尊重するために、店舗や商業集積地の農地や郊外地への進出は禁止はしていない。しかし、商業進出可能エリアはPLUiのゾーニング文書で規定しているので、郊外の土地価格が安価でも商業施設の進出には規制がある。また地元県の商業施設整備委員会⁽⁴¹⁾が、商業施設進出をチェックするメカニズムはすでに述べた。都市計画の中にどのように商業戦略を組み込むかについては、都市法典⁽⁴²⁾L121.1-9で読むことできる。「都市の中心市街地活性化を目的として商業の優先的ロケーションを考える。商業及び手工業整備が都市の持続可能な発展に計り知れない影響を及ぼし得ることを考慮して、その配置を考える。できるだけ土地消費（農村地の開発）を控えて既存の建物を利用し、駐車スペースの取り方にも配慮して密度の高い土地利用を進める。特に公共交通が導入され歩行者、

自転車利用者のアクセスにも配慮した拠点に商業機能を誘致して、環境・建築・景観・さらにエネルギーと水の管理に配慮した整備を考える。」「公共交通拠点に商業機能を集積させる。」とも明示して、交通・商業・住宅を総合的に捉えながら、各自治体に都市計画を策定させる基本姿勢を法典は示している。それは公共交通でのアクセスが確保された商業施設の進出には、事業認可である建築許可を取得しやすくなることを意味する。

その結果商業活性化の対処案として、公共交通の整備が当然のように考慮されている都市計画が策定されてきた。中心市街地を歩いてショッピングが出来る回遊性の高いエリアを創出するためにも、郊外から都心を訪れる住民の自動車による移動を抑制することが望ましいと考えられる。そのためには「安くて駐車しやすいパークアンドライド（以下、フランスでの記載法に従いP+R⁽⁴³⁾という）」を中心市街地のフリンジに整備して、そこから都心に向かう代替え交通手段の提供が必要となる。そのような考えに基づいて公共交通の中心市街地への導入が進み、フランス中を網羅する路線バス以外にも、6都市に地下鉄、31都市にLRT⁽⁴⁴⁾、41都市にBRT⁽⁴⁵⁾がすでに整備され、地方都市でも公共交通で中心市街地にアクセスすることが可能になってきた。公共交通利用に不慣れな郊外住民へのモビリティマネジメントが施され、障害者へのアクセスが改善され、交通結節点も工夫されている。公共交通を利用すれば徒歩移動も増えるので、公共空間の整備等も同時に実施された。こういった整合性のある交通政策を実現する一連の事業は、フランスでは広域自治体行政連合が行っている。公共交通、歩行者・自転車道、駐車場などを含む総合的なモビリティ計画を策定し、都市空間全体の整備事業の主体となり、公金を投入して主導権と運営責任を持ち都市交通を導入している。2020年ではフランス全人口の約70%が、公共交通を利用できる地域に居住している。⁽⁴⁶⁾

現在では広域自治体行政連合が策定するPLUiには必ず交通計画が包括されているために、都市局のエンジニアたちが、技術的なフィジビリティや交通全体のメカニズムチェックの意見を交通局にも求める。⁽⁴⁷⁾行政の中では、少なくとも交通局と都市局の協働が進み、縦割りの垣根を越えて都市計画に対するコンセプトを共有している。そのおかげで、アンジェ都市圏共同体交通局によると都市計画策定時に、あらかじめ公共交通ネットワーク、自転車専用道路やP+Rなど交通用途の土地を確保しておくことが可能になった。かつては道路や都市空間の管轄が、県、広域自治体行政連合、コミューンなどと細かく分かれ、広域自治体行政連合の交通局にとっては、「P+Rを最も適切な土地に設置できない」「安全な交通結節地点を構築できない」などの様々な弊害が生じていた。その結果、コミューン管轄下にあった道路や都市空間を、PLUiを策定する広域自治体行政連合の管轄下に移動させる動きもあり、広域で策定するPLUiは、現場で土地整備や公共交通導入企画を担当する行政から評価されている。

4. 住宅供給と都市開発のプロセス

中心市街地の賑わいには、後背人口の存在が重要で、適切な価格で住宅を供給する必要がある。ここでは自治体が主導権をもって開発する住宅供給計画と、都市開発の考え方とプロセスを整理する。

4.1 フランスの住宅政策の特徴

フランスの住宅供給の哲学についてまず考察する。岡井（2010）が示すように、フランスの住宅政策は長年、低所得者層に住宅を供給する「社会住宅政策」⁽⁴⁸⁾であった。SRU 法 L.5547 の「3500 人以上のコミュンでは年間に建築許可を与える新規供給住宅のうち、少なくとも社会住宅を 20 % 供給する」は、この法律が持つ「連帯（Solidarité）という概念を強く表現している。供給率 20 % は、2013 年の通称「Duflot 法」⁽⁴⁹⁾ L. 302-5 で、25 % に引き上げられた。違反自治体にはペナルティが課せられるが、自治体が PLUi に都市の高密度化や社会住宅供給の目標数値を表記して、具体的に努力している客観的な材料を示せば、実際にターゲットが達成されなくてもペナルティは課せられない。一方別荘からの固定資産税などで潤っている場合、地域の高級感を損なわないために、中低所得者層が入居する社会住宅の建築をせず、ペナルティの支払いを選択した自治体や、25 % に達していない自治体も残っている。⁽⁵⁰⁾ しかし低所得者層にも住宅を供給する「弱者を切り捨てない」政策の実行が地方自治体に義務付けられているため、総じて社会住宅の建設が進んでおり、消費意欲が旺盛な子育て世代の 30 ~ 40 歳代の住民が、都心及び都心から近距離の地域に、比較的廉価な住まいを獲得できることにつながった。

4.2 民間の都市開発にも自治体のコントロール

次に、住宅地の開発を含む都市開発のプロセスを明らかにする。民間主導のすべての都市開発も、自治体からの事業認可である建築許可の取得が求められているので、土地整備や開発には自治体の意向が確実に反映される仕組みとなっている。日本の建築主事の「確認」と異なり、

拘束力強い「建築許可」というツールを通して、自治体が民間が行う建築事業の詳細内容まで関与できる。建築許可を発行する際に、自治体側はあらゆる条件（例えばグリーンスペースを開発対象区域に増やすなど）を民間デベロッパーと交渉する。自治体によっては都市局のスタッフの 4 分の 1 くらいの人員までが、建築許可課に配置される。単なる行政的な許可を発行するだけでなく、PLUi 全体を見据えて事業内容を検討する必要があるので、審査には益々全体的な視野が求められ、また審査内容もテクニカルになってきている。それに対応して近年では審査チームの近代化、専門化が進み、法律、建築、交通、道路管理、環境問題など幅広い分野のスペシャリストを抱える。

4.3 自治体が主体となる都市開発

この項では、自治体が主体となる都市開発についてプロセスを整理する。フランスの都市計画の上位段階では、都市開発の主要テーマやコンセプトは自治体が設定し、都市デザイナーチームが、土地整備の基本プランをプロポーザル方式で提案する。チームのメンバーとなる土木専門家たちが道路、住宅、公共施設、商業施設の配置などの都市デザインの骨格を考える。インフラ整備を終えた土地をデベロッパーが開発する。その個々の建造物を担当する建築家や景観デザイナーのプランまでも、この都市デザイナーチームが最後までチェックする仕組みとなっている（表 3）。そのチームの代表であるマスターアーバニストの役割と、これらのプロセスの詳細を次に示す。

4.3.1 決断する政治と行政と議会が協働で策定する計画

自治体が行う土地整備や住宅地の開発、或いは大型開発となる副都心整備では、法律が定めた環境保全や連帯を優先する方向性が地域開発の指針となる。政策主体はあくまでも政治家、議会、行政である。都市開発事業の主体者は、プロジェクトオーナー（Maître d'ouvrage）と呼ばれ、実際の工事を行う施工者であるプロジェクトマネージャー（Maître d'œuvre）と厳格に区別される。首長

表 3: 自治体主導の都市開発における土地整備開発機構とマスターアーバニストの位置

主体	役割
政策主体	地方政治家（首長）、及び広域自治体行政連合議会の議員とその行政府 ・ SCOT と PLUi を策定 ・ PLUi には、広域自治体行政連合議会で決定した土地利用が明記される（首長及び議会が、行政と協働して土地利用の主要テーマを決定）
事業主体	自治体が土地整備開発機構（経済混合会社 ⁽⁵⁰⁾ であることが多い）を設立 ・ 土地整備開発機構が、マスターアーバニストを選抜
マスターアーバニスト	道路、公共施設、グリーンスペース等の基本的設計を設定 ・ マスターアーバニストのプランに従って、土地整備開発機構が基本インフラを整備 ・ インフラ整備を終えた土地は、土地整備開発機構が不動産デベロッパー等に売却
建築工事の施工者	すべての土地整備プランは、常にマスターアーバニストの基本コンセプトに準ずる ・ アーキテクトたちが、個々の建造物のデザイン・建設を担当する ・ 全体景観の整合性を保つ為にマスターアーバニストの承認作業が行われる

出典：「フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか」（学芸出版社，2016 年）159 頁図 16 を元に加筆。

及び議会を中心とする自治体が策定する PLUi を基準として、開発の対象となる開発整備地区（以下、ZAC⁽⁵¹⁾）という）を制定する。ZAC 対象地域の提案は、大半が都市計画担当議員からの発案であり、行政の都市局はその内容のフィジビリティ調査や評価を行う。このように議会と行政で協働して「ZAC 設立文書」⁽⁵²⁾をまとめるが、ZAC 指定地域の決定には、この文書の議会での議決が必要である。もし、ZAC 指定地域に私有地が含まれる場合は、土地収用の為に知事が発令する公益宣言取得が必要で、住民との合意形成が義務付けられている。

4.3.2 都市開発を担う土地整備開発機構

次に、水道、電気などのインフラ整備を行う土地整備開発機構が介入するが、その組織は代表的に以下の3つの形に整理できる。

- ① 自治体が資本を 100 % 出資する土地整備開発機構（以下、SPL⁽⁵³⁾）という）

例・リヨンのコンフレュエンス副都心開発。首長及び議員が都市のフラッグプロジェクトとみなす大型開発には、この形が適用される場合が多い。自治体の In House 機関といえる。

- ② 経済混合会社の形を取る土地整備開発機構（以下、SEM⁽⁵⁴⁾）という）

例・アンジェの住宅開発やストラスブールのライン河畔整備。⁽⁵⁵⁾ 経済混合会社は第三セクターで、地方自治体が過半数で最高 85 % まで株式を所有できる民間会社である。取締役会には必ず自治体を代表する者 1 名を含み、そして投票権の半分は自治体を持つ。

- ③ 民間の土地整備会社⁽⁵⁶⁾やデベロッパーが、都市開発主体になる

例・ストラスブールのエコカルティエ

SPL と SEM は入札業務などで自治体に課せられる制約に縛られず、職員の中には自治体からの出向者だけでなく、民間出身者や不動産デベロッパーのプロもいる。自治体は、開発に関する基本的な要綱（例・開発地に必ず小学校を建設する、など）を記載した「仕様書」⁽⁵⁷⁾を準備する。開発のコンセプトを守らせることを目的として「諮問文書」⁽⁵⁸⁾を自治体と土地整備開発機構の間で確認して、「業務譲与取り決め契約」⁽⁵⁹⁾を締結し、自治体が土地整備開発機構に業務を譲与する。法律で必要とされる開発に先立つ環境調査等の手続きやあらゆる許可業務も、土地整備開発機構が自治体に代わって施行することが多い。こういった業務代行コストや土地整備開発機構の人件費などは、自治体から ZAC 予算として支払われる。土地利用に関する広報活動や、合意形成が必要とされる計画における事前協議は、土地整備開発機構が中心となって行う。

4.3.3 整合性のある都市開発を可能にするマスターアーバンニスト

次いで、マスターアーバニストの役割を整理する。土地整備開発機構がコスト、タイムスケジュールなど選抜基準を設定して、競争入札（プロポーザル方式）をかけたマスターアーバニストを選抜する。マスターアーバニストは都市プランナーとして、自治体の仕様書に従い土地利用計画の基本プランを考案する。住宅地域、工業区域や商業施設（もしあれば）、公共施設の配置（医療施設、学校、エネルギー・廃棄物処理施設）、道路網、公共交通網、上下水道のネットワークも計画する。高さ制限や壁面線後退などの集団規定や、デザインコードを設定する。環境への影響や人々の生活の質を考慮して、緑地を計画し天然資源の保護にも配慮する。各種の法律および規制に準拠する必要もあり、また将来、インフラ整備を終えた土地を購入する顧客（不動産開発業者、民間企業、公的機関など）の需要を評価することも求められる。このように介入分野が多岐に渡るため、必然的にマスターアーバニストはチーム構成になることが多い。土木・建築・景観デザイン・道路管理・環境・法律など、異なる能力を持つ専門家の集まりである。設計・建築事務所が、それぞれの入札案件に対して、応札書類の作成に必要な専門家を集めてチームを構成することが最も頻繁に見られる形である。その場合、事務所は建築家などの専門家たちと、期限付きでミッション毎に契約を結ぶ。各専門家が担当する職務範囲と、仕事内容の責任分担は明確である。全体的なコンセプトをまとめる代表者が、入札書類の責任者となりマスターアーバニストと呼ぶが、決して土木職とは限らない。筆者が行ったヒヤリング⁽⁶⁰⁾では、「チームのまとめ役には、錯綜する情報の統合化と多層化した集団のマネジメント能力が要求される。」と聞いた。

マスターアーバニストの選抜は審議会（首長、議員、行政、有識者で構成。計画規模により 5 人から 20 人ほどまで）が行う。選抜の基準として、提案書に沿ってインフラ整備を行った場合の土地整備コスト（概算）以上に大切なのは、土地利用計画に見られる開発哲学のコンセプトへの評価と、その内容が公共の利益の促進に即しているかどうかの判断である。整備対象となる土地の課題、自治体が意図する将来の発展への構想を、正確に把握しているかが審査対象になる。

選出されたマスターアーバニストが、具体的な最終マスタープランを、土地整備開発機構とも協議しながら仕上げる。議会がそのマスタープランを「実現文書」⁽⁶¹⁾として議決する。この時点でマスターアーバニストのミッションに対する報酬が、土地整備開発機構から支払われる。マスターアーバニストへの報酬は、インフラ工事の規模や内容の複雑度によって大きく変わるが、都市開発プログラム総事業費（土地収用、インフラ整備を終えてデベロッパーへの土地販売終了まで）の 10 ~ 12 % が一般的である。インフラ工事を担当する施工業者は、土地整備開発機構が選択する。マスターアーバニストは、施工業者が行う工事施工管理（建築にあたる企業との協議

を準備し、実行計画を立て工事をフォローする）もサポートする。

マスタープランに基づき、土地整備開発機構が電気や上下水道、道路などの基本インフラを整備する。小規模な自治体では、自治体の都市局が直接マスターアーバニストを選出する。或いは自治体自らが設計したマスタープランに沿って、土地整備開発機構にインフラ整備をさせるケースもある。

4.3.4 建造物以外のデザインを担当する景観デザイナー

道路、広場、公園などの公共空間の設計や開発整備に関わる景観デザイナーは、マスターアーバニストのチームに最初から参画している場合が多い。またはエリアを区切って、土地整備開発機構が景観デザイナーだけを別途、公募で決めるケースもある。その場合はマスターアーバニストのプランに準じて、地域全体の整合性を考慮した景観デザインプランしか選抜の対象にならない。

4.3.5 工事の施工

インフラ整備が終わった土地は、土地整備開発機構が民間デベロッパーに分譲する。土地販売の失敗は土地整備開発機構には赤字として反映されるので、採算性のある企画立案が機構にも求められる。また自治体は地域に好ましくない建築事業者やデベロッパーには建築許可を発行しないので、土地整備開発機構は土地を分譲するデベロッパーの建築計画を精査する。

土地整備開発機構が先行投資を行いインフラ整備を施行し、デベロッパーへの土地分譲費が土地整備開発機構への歳入となる。土地分譲に際して発生する損失、または収益の取り扱いについては、上記の業務譲与取り決め契約に最初から規約を含めておく。歳入が歳出を上回った場合、例えばストラスブール広域自治体行政連合では、その収益を自治体と土地整備開発機構が折半している。⁽⁶²⁾

土地を購入したデベロッパーは、それぞれのアーキテクトに個々の建造物のデザインや建設を担当させるが、建造物のデザインは、常にマスターアーバニストがまとめた開発地区全体の基本コンセプトに準ずる必要がある。計画の最後まで全体デザインを細部にわたりチェックするのが、マスターアーバニストの任務だ。もし建造物に対する建築許可が取得できなかった場合には、マスターアーバニストが建築許可申請書の変更案作成に協力することもある。

このようなプロセスの結果として、フランスで新しく開発される住宅地や副都心地域では、道路の照明から公園のベンチ、駐車場のデザインまで、トータルに調和がとれた空間デザインが行われている。アンジェ都市圏共同体が経済混合会社を設立して、中心市街地の北部のLRT路線沿いに開発した住宅地区においても、整合性のある景観を保った建築群が、十分な商業施設、グリーンスペース、託児所や幼稚園などの社会施設と共に実際に整備された。

公共が主体となる都市開発に投資される資金は、税金

という形で市民に戻ってくる。土地整備開発機構では、公共計画であるからこそ持続性のある開発政策が求められる、との認識が共有されている。

4.4 公共空間の裁量権がある自治体

都市開発以外にも、街路空間に張り出したカフェやレストランのスペースなどの公共空間の利用に際して、大きな権限を持つ自治体の役割を示す。フランスでは地方自治体一般法⁽⁶³⁾で、「公共空間利用に発生する使用料は自治体が裁定する」とされる。自治体が公用地使用权（地面の利用のみ）を管理し、①パーキングとしての利用権、②歩道空間におけるテラス利用権（道路とテラス店先まで最低1.6mの歩行者空間を残す）、③朝市（マルシェ）や骨董市、コンサート等のイベント開催を目的とした広場利用権を許可する。公共空間の利用料は、自治体やその位置により異なるが、パリでは沿道の利用料金は1m²あたり年間18～104ユーロ（約2,340円から13,520円。1ユーロ＝130円）である。フランスのどの都市でも盛んなマルシェに行くと、背中に「・・・市公共空間整備課」とロゴの入った上着を着た自治体職員が、出店者から公有地使用料を徴収している姿を見る。その代わりに、自治体が公共空間における水や電気を供給し、清掃を担当する。

フランスの地方都市では自治体の文化局が、かなりの裁量と予算を持ち、夏の音楽祭、演劇祭、冬のクリスマスマーケットなど、一年を通じて楽しい街中の行催事を仕掛けている。人口15万人のアンジェ市でも40に及ぶイベントがあり、実際のイベント運営を民間に任すことはあっても、あくまでも企画の主体は広場や道路活用の管轄を行っている自治体である。文化イベントの際には、広場や駐車場、道路空間を最大限利用し「歩いて楽しいまちなか」を実現して、多くの市民が週末に中心市街地に足を運ぶ大きな要因となっている。

今回、コロナ禍という都市への最大の危機が訪れた。感染防止対策で人との間隔を取ったレイアウトが義務付けられ、店舗は従来の半数くらいの顧客しか収容できない状況である。そこで飲食店や商業店舗を支援する手段として、国は2021年度6月まで車道やパークレット（駐車スペース）の一部をテラスに転用して、店舗営業スペースの拡張を認める措置⁽⁶⁴⁾の裁量権を各自治体にゆだねている。

5. フランスの都市計画マスタープランが機能する理由の考察

2章から4章において示したように、フランスの都市計画マスタープランであるPLUiは、交通、住宅、商業に関する政策を包括する。単なる土地利用の規制書ではなく、環境保全とのバランスを保ちつつ、地域全体の経済発展と都市開発のヴィジョンを総合的に示す自治体の指針である。そのマスタープランがなぜ機能するのかについて、以下に知見として6項目にまとめる。

(1) PLUi が持つ大きな拘束力

法整備により示されている都市の未来像の方向性に従って、地方自治体の首長と議員が中心となり PLUi を策定する。PLUi に記載される建築基準法の内規制定は、自治体にゆだねられているので、地方議会が責任を持ちより地域に即した内規を制定する。また PLUi で制定された土地利用計画に沿って「建築許可」が発行されるので、フランスの都市開発では「計画なくして開発無し」⁽⁶⁵⁾ と言い切っても良い。PLUi が決して机上の計画書ではなく建築許可発行を通じて、大きな拘束力を開発事業者や商業従事者に対しても發揮している。賑わう地方都市の再生が可能であった背景には、常に商店舗の新陳代謝を促す空き店舗税などの法整備と共に、PLUi に基づいて整合性を持たせてまちづくりを進めてきたことが一つの背景である。

(2) 地方政治家の大きな役割

次に PLUi を策定し、実行に移す人的ファクターを見る。選挙で選ばれた市長や議員は市民の利益を代表していると考えられ、都市開発のリーダーシップを取る。将来の都市のあり方を議会や行政と協議した上で、市長は「どんな都市像を求めるのか」ヴィジョンをはっきりと示し、市民に説明することが求められている。PLUi のような公益性の高い計画策定においては、市民への情報開示と住民との対話を徹底して行う合意形成が、法律で義務付けられている。地区ごとに開催される事前協議の会合では、市長自らが、当該地区選出の議員や行政職員と共に、市民に地域開発全体の目的を語り、土地利用や都市交通導入計画などの一貫性を説明する姿を筆者は何度も確認しており、首長と議員の果たす役割が大きい。

(3) 行政府の充実した人材

建築許可の発行権を保持しているのが自治体行政であることも重要で、都市計画、土木、地理、歴史など多様な学問を修めた専門性の高いスタッフをそろえ、行政内で調査ができる体制を整えている。また行政職員は PLUi を策定する議員をサポートし都市計画を実行に移すが、彼らには短期の配置異動がなくノウハウを蓄積することができる。こうして自治体が主導権を持ちつつ都市開発を可能にするための人材が、行政側にも確保される。彼らにはミッション遂行に対する熱意もある。都市計画や交通計画において、他の自治体事例の視察や学習も盛んだが、それぞれの都市の独自のブランドの追及を大切にしている。だから都市ごとに個性あふれる魅力ある都市計画が実現されている。

(4) 議会と行政の協働

フランスの議会は一元制で議会多数派の政党から市長が選出される仕組みなので、市長の意向が比較的議会で承認されやすい。そして市長が議員の中から複数の副市長を選び、副市長は行政の各部署のトップとタグを組んで仕事を行う。たとえば都市計画担当の副市長（議員）が、行政の都市局長と計画を進める。この議会と行政の協働体制が、フランスで過去 30 年、自治

体一般財源の 4 割近くを都市計画や交通計画に投資することを可能にしたと考察する。

(5) 政治・行政・民間の人材交流

建設業者や有識者が地域の政治家に転身したり、教授が行政で辣腕をふるい、委員や参与のような諮問的な役割を果たすのではなく、現場で財源と人事権を持って決断を下すポストにつき活躍する機会も多い。このような専門性の異なる人材交流は、議員、行政、現場が情報交換を行いつつ PLUi を協働遂行することにつながっている。具体的に事業を進める建築家や景観デザイナーなどの技術者たちと、政治家や行政の都市計画担当者との距離が近く、アウトリーチの道筋が出来ていると言える。「都市政策を実現する為にどんな制度が必要か」が、実体に即した有効なものとして把握されている。

(6) 整合性のある都市開発の実現に寄与するマスターアーバンリストの存在

PLUi の実践段階では、土地整備開発機構が国の制度を理解し、行政の都市計画や交通計画を建築家や運輸事業者と結び、都市デザイナーや道路管理者などとの調整を行いコーディネートする機関として機能している。土地整備開発機構と協働しながら、マスターアーバンリストが、都市計画の最後の仕上げりまで整合性を持たせたデザインを実現するためのコントロールができる仕組みが整っている。このように、フランスの都市政策においては「決断する政治と議会、実行する行政と専門家集団とのコーディネーション」のプロセスをはっきりと見ることができる。

(7) 都市計画と向き合う市民の姿勢

最後に本研究では追及しなかったが、市長選挙への高い投票率⁽⁶⁶⁾に見られるように、自治体の都市計画に大きな関心を抱く市民の存在も、実現可能を前提とした PLUi の策定につながっている。

フランスでは議員報酬の基本給が少額⁽⁶⁷⁾なので、議員職と並行して就労している議員が多く、地域議員と一般市民との距離が近いと言える。都市マネジメントに意欲と情熱を持つ者が地方政治に関わっており、地域開発についての議論が、ホームパーティなどでの出会いのような日常生活のシーンで、市民と議員との間で交わされることは決して珍しくはない。

また地方都市を活性化していく上で、「行政と市民との関わり方」も重要である。フランスでは、自治体の裁量、主導で行う計画の情報公開を目的とした事前協議の実施や、計画の公共性を問う審査に専門家を動員する公開審査制度⁽⁶⁸⁾など、合意形成のそれぞれのステップが法律⁽⁶⁹⁾で規定されている。例えば、行政がどのタイミングで市民に情報公開を行うかが明確に提示されている。市民が意見を述べる機会は、計画の上流段階で実施される事前協議の集会や、公開審査期間中の討論会の機会で保障されている。すべての公共計画の決定及びその採決に必須である合意形成の報告書には、市民の意見や質問も実名で記載され、市議会

の承認が必要となる。自治体が行う合意形成活動におけるキーワードは、「プロセスの透明性」「徹底した情報公開」「役所仕事の見せる化」である。また合意形成に参加する市民側にも「自分の利益だけでなく、地域全体の成長と次世代への責任を伴った議論ができる、民意の成熟した態度」が求められる。実際に筆者は合意形成の集会で、真摯な姿勢で熱心に議論する多くの一般市民の姿を確認してきた。

6. 結論

本研究では、交通、商業、住宅政策を統合した都市政策を進め、賑わいのある中心市街地を創生したフランスの地方都市の事例を整理した。都市政策を策定するフランス人の姿勢に共通してみられるのは、山田（2011）も言うように「我々の都市」という共通感覚である。充実した地方都市の生活を支える質の高い公共空間と都市文化資産の豊かさに、地方都市に居住する人々は誇りを持っており、それらの都市環境を決定する上で都市施策は大きな位置を占めている。

フランスの社会も都市政策も決して、上手く機能していることばかりではない⁽⁷⁰⁾が、人々のライフスタイルの多様性に対応できる、新しい都市モデルを官民をあげて模索してきた。増大する気候変動問題に対する「環境保全」と、益々深刻化する社会格差に対応するための「連帯」が、「都市の在り方」を支える基本概念であり、そのための法整備も SRU 法を初め多く制定されてきた。重税国⁽⁷¹⁾であるフランスは富の再分配を通じて、自治体が住みやすい都市を実現するために、交通や住宅などのインフラ整備に投資してきた。国費で支える充実した社会厚生福祉施策や、ほぼ無料に近い大学までの教育機会の提供と同じように、「連帯の社会モデルとしての都市をフランスが具現化してきた」プロセスを、筆者は 30 年間、元々地方都市が次々と実現する過程を通して確認している。これらの考察は文献を通した調査だけでなく、フランスでの生活、直接に地方政治家や行政へのヒヤリングの機会、合意形成会合に出席した経験に基づいている。フランスの自治体がまちづくりに対して持っている哲学や姿勢と、都市政策の基軸となる PLUi 実現のプロセスを、当事者たちの証言で直接確認することができた。

しかし都市の発展は、人口増加を前提としている。フランスも 1993 年には出生率が 1.73 にまで減少した。「子育て所帯への減税」「子供手当などの現金支給」「保育所充実等のハード整備」「就労女性の職場復帰を労働法で保護」等の施策が、国策として採用されてきた。企業も重い社会保障負担を共有してきた結果、2010 年には出生率は 2.03 にまで回復した（2019 年は 1.87）。今フランスのどんな小さなコミューンに行っても子供たちの姿が見られる、と言っても過言ではない。地方都市の活性化に不可欠である子育て世帯の移住誘致や定着でも都市間競争があり、フランスの各都市はより賑わう魅力的な都市の創出のために、都市政策をさらに研鑽し続けている。

注

- ⁽¹⁾ 黄色いベスト運動は、燃料価格高騰等に反対して、2018 年 11 月から始まった政府への抗議運動。
- ⁽²⁾ 出典・約 300 の各種全国チェーン・フランチャイズ団体であるフランス専門商業促進連盟（Procos: Fédération pour la promotion du commerce spécialisé）。日本では中小企業庁発表で 2019 年の商店街の平均空き店舗率は 13.77 %。
- ⁽³⁾ フランスには 1253 のコミューン間協力公施設法人（EPCI: Etablissement Public de Coopération Intercommunale）が存在し、人口規模の大きい順に、メトロポール（21）、都市圏共同体（14）、集落共同体（223）、村落共同体（995）の地方公共団体がある（図 1）。本研究では、上記すべての EPCI を広域自治体行政連合と記す。厳密には広域自治体行政連合は、それを構成するコミューンから移譲された権限次項についての業務しか行わないので、コミューンのようにあるテリトリー内の行政全体を管轄する地方公共団体とは異なると定義されている。
- ⁽⁴⁾ Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales.
- ⁽⁵⁾ Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques.
- ⁽⁶⁾ L'Express・150 ある評価パラメーターは、環境、経済（失業率やニート率、住民の所得格差）、健康（平均寿命、病院施設の充実度）など多岐にわたる。
- ⁽⁷⁾ Plan d'Occupation des Sols・POS は 2000 年 SRU 法制定以降、徐々に PLU に取って代わられた。
- ⁽⁸⁾ Plan Local d'Urbanisme・コミューン単位で策定する都市計画マスタープラン。
- ⁽⁹⁾ Enquête publique: 行政裁判所が任命する専門家で構成した委員会が、住民からの徴収意見を元にして、当該計画についての公共性を審査するために、法的、社会、技術、経済、環境などあらゆる方面からの考察を伴う見解を述べる意見書を提出する。審査委員会立ち合いで、住民が議員や行政に直接質問できる討論会形式の市民公聴会も、このプロセスで実施される。
- ⁽¹⁰⁾ Code de l'environnement.
- ⁽¹¹⁾ Code de l'urbanisme.
- ⁽¹²⁾ Déclaration d'Utilité Publique・DUP は公益事業実現を可能にする知事が発令する政令。公開審査（Enquête publique）、事前協議（Consultation préalable）、公益宣言（DUP）は、フランスで公益性のある計画策定において、策定者である自治体に義務付けられた合意形成のプロセスである。
- ⁽¹³⁾ Loi n° 79-1150 du 29 décembre 1979 relative à la publicité, aux enseignes et préenseignes. その後、幾度が改定された。
- ⁽¹⁴⁾ Loi n° 82 du 25 février 1943 sur les Monuments historiques.
- ⁽¹⁵⁾ Schémas de Cohérence Territoriale.
- ⁽¹⁶⁾ loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain.
- ⁽¹⁷⁾ 出典・注 5 と同じ。
- ⁽¹⁸⁾ Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement na-

- tional pour l'environnement.
- (19) Loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové.
- (20) Plan local d'Urbanisme inter-communal・広域自治体行政連合が策定する広域都市計画。
- (21) Programme Local d'Habitat・各コミューンが策定する6年を目安とする住宅計画。
- (22) Plan de Déplacement Urbain・広域自治体行政連合が策定する都市交通マスタープラン。2019年のモビリティ基本法制定後は、PDM (Plan de Mobilité・モビリティプラン) に名称が変更された。
- (23) フランスの地方自治体議会が行う議決(Délibération)は、日本の公共団体が制定する条例にあたる。しかし、フランスには自主立法権に基づく自治体の意思決定により制定される法はない。議決は、議会が策定した施策を運用する旨の決定ともいえる。
- (24) Agence d'Urbanisme・1967年の地権法(LOF: Loi n° 67-1253 du 30 décembre 1967 d'orientation foncière)により協会(Association)の形で生まれた都市計画機構。現在ではALUR法⁽¹⁹⁾によって、その理事会の構成メンバー、活動内容などが規定されている。本研究のアンジェ都市圏共同体に関する数字は、アンジェ地域都市計画機構が発行した、Portrait d'agglomération Chiffres-clés (2010) (アンジェ地域の基本数値)、Portraits du périurbain angevin (2012) (アンジェ郊外地域のポートレート)、Cohésion sociale et territoriale (2015) (社会と地域の整合性)、Panorama Economie & Emploi (2015) (経済と雇用の展望)などのレポート、及び都市計画機構におけるヒヤリングに基づいている。
- (25) 国は、PLUi策定を終えた自治体を中心として、諮問機関「クラブ PLUi」を形成し、法律相談を提供している。
- (26) 人口の少ない広域自治体行政連合では、PLUi策定に所要する時間は比較的短い。2017年、1253の広域自治体行政連合体のうち540がPLUiを策定した。それから議会での審議、議決、条例化に至るまで約2〜3年を要する。
- (27) Ministère de la transition écologique.
- (28) LIDLやALDIなど、陳列や包装を極力省略した低価格小売業。
- (29) フランス国立統計経済研究所による定義では、2,500 m²以上のフロアを持ち、売上高の1/3が食料品である販売拠点をハイパーマーケット。フロア面積が400〜2,500 m²で、売り上げ高の2/3が食料品である販売拠点をスーパーマーケットとする。
- (30) Loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat・ロワイエ法は通称で、正式名称は商業・手工業基本法。この法律が、商業従事者の定年後の生活の社会保障制度や失業対策を整えるスキームを制定した。
- (31) Loi n° 96-603 du 5 juillet 1996 relative au développement et à la promotion du commerce et de l'artisanat・ラファラン法は通称で、正式名称は商業・手工業の振興・発展に関する法律。
- (32) Loi n° 2008-776 du 4 août 2008 de modernisation de l'économie.
- (33) Commission Départementale d'Aménagement Commercial・出店先のコミューンの首長と土地の商業界を代表する合計7名から成る委員会で、大型店舗出店申請を検討する商法に基づく。CDACが却下したプロジェクトには、首長は建築許可を与えることができない。アンジェ市が位置するメヌ・ロワール県商工会議所がまとめた商業白書・Livre Blanc du Commerce. Le grand bouleversement (2015)では、郊外ショッピングセンター進出の有様を分析している。
- (34) Carrefour・世界各地でスーパーマーケットを展開するフランスを代表する小売り企業の一つ。
- (35) Taxe sur les friches commerciales・Code Général des impôts 30/12/2006 第1530項に表記されている。
- (36) Fond de commerce・営業権は、テーブルや椅子、在庫などの有形財産と、顧客名簿やノウハウなどの知財、立地、名声、売上など無形財産を含み、譲渡や相続の対象になる。
- (37) Droit de préemption・2005年8月2日都市法典58条で、不動産所有権についての自治体の先買い権には、商工会議所を含む広義の協議を条件に、「営業権」と「賃貸借権」の双方と対象とするようになった。自治体の先買権が適用されるゾーン(中心市街が対象)は議会で決定する。
- (38) Action cœur de ville・2017年12月に国土結束・地方自治体関係省(注4)が発表した、中小規模の自治体の中心市街地活性化を支援する計画。
- (39) 注4と同じ。
- (40) 注4と同じ。
- (41) 注33と同じ。
- (42) 注11と同じ。
- (43) パークアンドライド：中心都市のフリンジに整備する大型駐車場。市街地への車の侵入規制・減少が目的。
- (44) Light Rail Transit・バリアフリー低床車両の次世代型路面電車。
- (45) Bus Rapid Transit・高速バス輸送システム(LRTと同様、大量輸送が可能な完全バリアフリー車両、信用乗車を特徴とする高度な機能とサービスを備えたバス運行システム)。
- (46) 出典・公共交通ユニオン(UTP: Union des Transports Publics 2020)。
- (47) アンジェ都市圏共同体「運輸と移動部」カバレ部長(2015)へのヒヤリングより。
- (48) Logement social・家賃に上限があり、一定の収入以下の所帯だけが入居可能な住宅や、国の援助を得て購入できる住居等を指す。低家賃住宅(HLM: Habitation à loyer modéré)が84%を占める。2019年にフランスで550万戸あり、約1千万人が入居(フランス世帯数の15%)している。一般不動産家賃の高騰、単身世帯の増加、雇用が不安定なサービス業就業者の増加等の社

会背景から、現在 120 万人の待ちリストがある（出典・社会住宅連合 2019 年レポート）。

- (49) Loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public.
- (50) 事例としてアルザス地方のコミューン・ワンツォノ。25 % 社会住宅の未完率が高い地域は、パリ首都圏、南のプロバンス・アルプ・コートダジュール地域圏。
- (51) Zone aménagée concertée.
- (52) Dossier de création de Zac.
- (53) Société Publique Locale・リヨンの Confluence.
- (54) Société d'Economie Mixte・職員は自治体からの出向者（ただし給与は出向先が負担で、必ずしも自治体に戻る契約ではない。）と民間の双方がある。企業会計が適用されるが、地方会計検査院（cours régionale des comptes）の受検がある。
- (55) Deux Rives.
- (56) Aménageur privé.
- (57) Cahier des charges・仕様書には、開発に対する自治体の基本理念を表記する。発注条件書でもある。
- (58) Dossier de consultation.
- (59) Traité de concession.
- (60) アンジェ市在住マスターアーバンリスト・コーレンボーム氏への 2015 年及び 2021 年のヒヤリングより。
- (61) Dossier de réalisation.
- (62) ストラスブール広域自治体行政連合「都市局・地域整備と都市計画課」課長（2021）シモン氏へのヒヤリングより。
- (63) Code Général des Collectivités Territoriales.
- (64) 「非常衛生事態（L'état d'urgence sanitaire）が続く間は、テラスの使用料を含む公共空間利用料の免除を含む見直しが可能である」とした 2020 年 3 月 25 日の委任立法（オルドナンス）に基づいて、従来のテラススペース利用料の免除も認める自治体が続発した。
- (65) 立命館大学・岡井有佳教授の表現
- (66) フランスの地方都市首長及び議員選挙では、通常は最低でも 60 %、時には 80 % 近い投票率があったが、2020 年 6 月に行われた地方統一選挙では新型コロナの影響か、投票率は 41.6 % という歴史的に低い数値であった。
- (67) 議員や地方政治家の報酬は、その選出コミューンの人口により、2020 年度 233.36 ユーロから 5640 ユーロまで（パリ、リヨン、マルセイユを除く）法律で細かく規定されている。複数の官職を兼職する場合は、基本給は 8434.85 ユーロが上限である（出典・国土結束・地方自治体関係省地方自治体総局）。
- (68) 注 9 と同じ
- (69) 注 10、注 11 と同じ
- (70) 人口の多い都市圏における郊外住宅の不安定な治安問題、過疎地における交通空白など。
- (71) 付加価値税（日本の消費税）は 20 %、資産家には富裕税が課税され、社会保障の雇用者負担率も高い。フランスには 360 種類の租税と間接税がある。

引用文献

- Angers Loire Métropole (2015). Arrêt de projet Décembre 2015.
- Angers Loire Métropole (2014). SCOT approuvé le 21 novembre 2011.
- BADO Olivier (2013). Prospective du commerce urbain: Tendances, gouvernance et acteurs. BADOT and al.
- フルキエ・ノルベール（2014）. SRU 法以降のフランス都市計画法をいかに性格づけるか. 北大法学論集, Vol. 64, No. 3, 291-315.
- 河野三郎（2000）. フランスにおける大規模小売商業企業の成長と再編成. 富大経済論集, フランス商業研究会, 255-279.
- 河原田千鶴子・宮脇勝（2003）. フランスにおける都市連帯と都市リニューアルに関する法律（SRU 法）の一考察. Report of the City Planning Institute of Japan No.1, 2003/04/25.
- 黒田重雄（2004）. 現代フランスの消費者行動と商業活動（後編）. 北海学園大学経営論集, Vol. 2, No. 1, 97-134.
- 楠本侑司・藤本信義・和田幸信（1990）. 農村地域の整備施策と空間形成の手段としての土地占有計画 POS. 日本建築学会計画系論文報告集, Vol. 417, 87-98.
- LESTOUX レスツー・David（2016）. Revitaliser le cœur de ville: l'adapter au commerce de demain. Dossier d'Experts. Territorial Editions.
- LHEMINIER レミネ・Céline, PERRINEAU ペリノ・Benoît（2014）. Loi ALUR: le PLUi, le nouvel outil de planification urbaine ? Urbanisme Etude 2125 La semaine juridique. Edition Administrations et collectivités territoriales, No. 16, 1-6.
- 中田晋自（2016）. フランスにおける大都市圏の拡大と自治体間協力型広域行政組織. 愛知県立大学外国語学部紀要, Vol. 48, 1-26.
- 岡井有佳（2010）. フランスの社会住宅地区の再生手法に関する考察. 日本都市計画学会都市計画論文集, Vol. 45, No. 3, 19-24.
- 岡井有佳・内海麻利（2011）. フランスの低炭素都市の実現に向けた都市計画制度の動向に関する研究—環境グルネルにみる統合性と国の役割—. 日本都市計画学会都市計画論文集, Vol. 46, No. 3, 967-972.
- 岡井有佳・大西隆（2009）. フランスの広域都市計画がもつ調整機能に関する考察—ストラスブール都市圏の地域統合計画 SCOT の大規模施設の調整事例をケーススタディとして—. 日本都市計画学会都市計画論文集, Vol. 44, No. 3, 619-624.
- 佐々木保幸（1993）. フランスにおける小売り商業構造の変動とロワイエ法. 関西大学商学論集, Vol. 37, 871-903.
- 鈴木温・矢島宏光・岩佐賢治・屋井鉄雄（2008）. フランスの計画体系における計画間調整の仕組みと意義. 日本都市計画学会都市計画論文集, Vol. 43, No. 3, 943-948.
- ストウルイユ・ジャンフランソワ（2012）. フランスにお

- ける戦略的都市計画の変容—SCOT の場合—。新世代法政策学研究, Vol. 14, 185-219.
- 鳥海基樹 (2010). フランスの都市計画の広域化と地方分権。新世代法政策学研究, Vol. 7, 257-253.
- 内海麻利 (2012). 日本の都市計画法制の「総合性」に関する課題とフランスの「一貫性」。駒澤大学法学部研究紀要, 145-177.
- ヴァンソン藤井由実 (2011). ストラスブールのまちづくり。学芸出版社。
- ヴァンソン藤井由実 (2019). フランスではなぜ子育て世代が地方に移住するのか。学芸出版社。
- ヴァンソン藤井由実・宇都宮浄人 (2016). フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか。学芸出版社。
- 和田幸信 (2007). フランスの景観を読む 保存と規制の現代都市計画。鹿島出版社。
- 山田圭二郎 (2011). 「我々の」都市という共通感覚・フランス視察を振り返って。京都大学安寧の都市研究レポート 1, 74-78.

Abstract

This article first describes the historical trends in French urban planning (1967-2017) and then introduces the development and methodology of the current urban planning master plan PLUi. Next, it takes a closer look at the commercial adjustment system and the various regulatory laws and taxation systems that have made it possible to create bustling regional cities. It also introduces trends in recent years (until 2018) in commercial revitalization policies, initiated and implemented by municipalities that have problems with shuttered areas. Also, for commerce to flourish, there needs to be a population of consumers within a short distance. Therefore, this article will refer to the local government-led housing development system and the Master Urbanist system, which is still rare in Japan. This article focuses on the way in which the French municipal administration formulates a new comprehensive urban planning master plan that encompasses transportation, commercial, and housing policies. With the aim of contributing to Japanese society, this article considers “what kind of systems and institutions are needed to implement civil engineering policies” and considers the nature of the outreach of civil engineering projects to local government and politics in France.

(受稿：2021 年 3 月 31 日 受理：2021 年 6 月 7 日)