

【講師講評】 令和6年度「欧州から学ぶ持続可能なまちづくり」(ヨーロッパ研修)

東京大学大学院工学系研究科 准教授
瀬田 史彦

本研修の受講者の方々のレポートの内容は様々で、それぞれ示唆に富むものであったが、大きく分けると以下の3つに大別される。

- 1) 研修先であったドイツ・フランスの具体的な政策・事業・取組について
- 2) そうした政策・事業・取組の背景にある制度、とりわけ市民参加の制度のあり方について
- 3) 政策・事業・取組を進める自治体職員
の立場や職能について

研修の講師は、公務員経験者もいたものの基本的に学識経験者であり、内容は1)を中心とし、それに2)が加わるという内容だった。現地のコーディネーターはより現場に近い業務を生業とする方々だったが、やはり講義・説明の中心は1)・2)が中心であったと思う。それにも関わらず、受講者の方々が、1)・2)に加えて3)についても多く指摘したのが印象的だった。

具体的には、日本の自治体公務員のキャリアパスがおおむねゼネラリスト志向であるのに対して、ドイツ・フランスではスペシャリストによって政策が形成されていること、また現地の政策担当者が自分の政策に自信とプライドをもってそれぞれ話していたと感じられることなどが指摘された。確かにこうした指摘は的を射ており、例えばドイツの都市計画の実務者は、一定の資格を持つ者によって行われ、複数の自治体を渡り歩いてプランニングを行い、よい政策を実施することで個人的な名声を得ることもある。日本の役所で思い入れを持って政策を担当しても、たいていの場合数年で担当から外れてしまうのと大きく異なっている。このこと自体は私ももちろ

ん意識して研修に臨んではいたが、受講者の少ない方々がそのような指摘をしたところに、日本の都市政策が抱える本質的な課題を垣間見た気がしている。

本研修では、大学で学ぶ年数に比べれば非常に短い期間ではあるが、交通政策、環境政策、都市計画、住民参加について、専門家から知識を学び、それが実際に行われている現場をみて、その状況背景を現地の担当者から直接聞く、という得難い経験が得られた。インターネットが普及し、翻訳エンジンも発達して諸外国の情報が格段に得やすくなった現代において、知識、現場の状況、社会的な背景、そのそれぞれを断片的に知ることはそれほど難しくない時代になった。しかしこれらが互いに有機的につながった結果として、彼我の政策・事業・取組の違い、そして実際に形づくられている町が大きく異なっていることを学べるのは、特定のテーマを一気通貫で勉強できる本研修ならではの大きなメリットだと感じられる。

今回、現地視察で目にしたドイツ・フランスの先進的な事例をそのまま受講者の方々の自治体に適用するのは簡単ではないが、その理由や背景を理解し、それぞれの自治体なりの改善方法を今後考えて頂くという意味でも、本研修の意義は大きく、受講者の方々のレポートの提案内容にもそのことがよく表れていたと思う。

令和6年度「欧州から学ぶ持続可能なまちづくり」 ～環境政策・公共交通・都市政策を中心に～

栃木県宇都宮市総合政策部デジタル政策課
今崎 泰浩

本レポートは、持続可能なまちづくりに取り組む欧州各都市の環境政策・公共交通・都市政策を調査することを通じて、ウォークアブルなまちづくり、それと一体的に展開する子育て支援策や商業政策、デジタルを活用した都市のマネジメントの仕組みを整理することにより、宇都宮市に適用すべき施策として、今後のLRT西側延伸に向け、各種施策を一体的に展開するとともに、デジタルを活用したまちづくりに取り組むことを提案する。

1 はじめに

2023年8月、本市では構想から30年を経てLRTが開業した。欧州では、1994年に仏ストラスブールで初めてLRTが中心市街地に導入されて以降、各都市で導入が進み、ウォークアブルな街がいくつも出現し、首都圏から人口50万人前後の地方都市へ人口流出が進んでいる。子育て世代が地方に移住するとともに、シャッター通りも見られない。

このような持続可能なまちづくりに成功した都市では、いかなる施策が講じられてきたのか、欧州各都市を調査して得られた示唆を、本市が今後取るべき施策に反映する。

2 欧州から学ぶ

(1) ウォークアブルなまちづくり

ストラスブールは1990年代から中心市街地の歩行者専用空間化に取り組み、2012年には「歩行者憲章」を議決し、歩行者を楽しませる最適な環境の創出を目指している。フランス

では、「自動車の減速が歩行者を守る」という考えや環境意識の高さがあり、中心市街地への車の進入禁止や速度制限ゾーンの整備が進んだ。

また、歩行者専用空間を整備するためには車との共存が必要であるが、パークアンドライドや車の進入を規制する浮沈式ボラードが活用されている。また、路面を高くするハンブやゾーン30進入案内パネルなどの仕掛けの設置も進んでいる。

さらに、道路空間の再配分において、フランスでは、交通管理者が自治体の首長であり、道路の使用も占有も自治体の管轄である。日本は、交通管理者が警察で道路管理者が自治体であり交渉が難航するが、今後は、「歩行者にいかにも楽しく安全に歩いてもらえるか」という目標のもと、警察と自治体が連携して取り組むべきである。

(2) 子育て世代に優しいまちづくり

公共交通を充実させるだけでは地方都市の人口を増やすことはできない。フランスでは、首都圏から地方都市へ人口流出が進んでいるが、特に子育て世代が地方に移住している。その背景には、若い女性が働きやすい生活環境づくりの取組があった。

フランスは、家庭と仕事の両立を支える国の政策のもと、「産休、育休、職場復帰を労働法で守る」、「保育所などの子育て支援システムの完備」、「所得税控除や家族手当支給」、「大学まで学費無料などの低い教育費負担」などが展開されている。こうした取組の結果、フ

ランスの出生率は、高い数値を維持している。

これらは、重税による手厚い社会保障の結果である。公共交通においてもフランスの運賃収支率は30%程度であり、「交通負担金」という都市交通区域内に立地する法人から徴収する負担金や国の補助、地方税等により運営され、採算性は重視されない。また、社会弱者に安価な運賃を設定するなど、誰もが移動できるよう設計されている。

(3) シャッター通りを生み出さないまちづくり

フランスでも郊外の大規模商業施設の存在は大きく、多くの客を集めているが、中心市街地の古くからの小規模な店舗が適正に競争できるよう、自治体が調整している。

店のオーナーは店を閉めたままにしておくと「空き店舗税」が課税され、経過年数に応じて税率が上昇する。また、店舗不動産や営業権の売買契約成立には、「自治体为先買行使放棄に署名した証明書」が必要であり、さらに、新規店舗は必ず建築許可を自治体に申請する義務があり、都市デザインの統一につながっている。また、空き店舗率の高い地域に交付金を支給するなどの取組も実施している。

一般的に、シャッター通り対策は、商店街だけをターゲットにするのではなく、都心を構成する多様な要素へのアプローチが必要であるが、フランスでは、メトロポールが都市計画と商業政策を一体的に実施することにより大きな成果を挙げている。

(4) データを活用したまちづくり

フランスのモビリティ基本法には、交通情報のオープンデータ化とマルチモーダルな移動手段の情報提供・チケットサービスの導入等が示され、MaaSが生まれるとともにスマートシティを展開する自治体も現れた。以下はディジョンの取組を紹介する。

①行政が主導するMaaS

ディジョンでは、自治体が運行を委託

したケオリス社が公共交通全般を管轄し、MaaSを提供している。すべての公共交通の経路検索とリアルタイム情報入手ができるアプリで、乗換情報を提供するとともに、eチケットや定期券購入も可能である。公共交通はオープンデータ化が義務付けられ、シェアサイクルや電動キックボードなどの民間事業者には、自治体が営業許可条件としてデータ提供を義務付けている。

EUは、加盟国がすべてのデータを格納する単一のアクセスポイントの設置を規定し、フランスでは2020年に設置した。公共交通のデータ編集は事業者負担であることから、国がオープンソフトを開発し、自治体や関係事業者に公開している。なお、オープンデータはモビリティ基本法で利用目的が限定されており、商業施設への誘導など他のサービス分野との連携はない。

本市では、2020年に大谷地域において観光型MaaSの実証実験を実施したが、そのときは継続的に運営する事業者がおらず実装に至らなかった。しかし、運営主体よりも、まずは公共交通機関のオープンデータ化から着手すべきであったと考える。

②行政とコンソーシアムが協働するスマートシティ

ディジョンがスマートシティに取り組んだきっかけは、公共照明の点灯・メンテナンスに係る費用が都市管理の各部署間で情報共有が行われなかった結果、膨大にかかっていたことが判明し、防犯も含めた全体的な都市管理の見直しから始まった。

2015年には、都市インフラデータを活用したスマートシティプロジェクトについて入札を掛け、自治体が所管する警察・防犯、災害・交通等をまとめるシステムとその総合制御センターの設立、市民への行政サービスの一括化を求めた。

2018年には、大手通信・建築・不動産企業ブイグ社をリーダーとするコンソーシアムと、システムの実現・操業・メンテナンスを含む12年間のグローバルな契約を1億500ユーロで締結した。行政の窓口はデジタル部門でなく、「防犯・交通コーディネーション課」であり市民生活の利便性を高めることが目的として進められた。スマートシティは、地方公社や官民合資の会社を設立するのでなく、リスクを官民で分担するため、自治体とコンソーシアムが連携して実施する形とした。契約に定めた成果目標が達成されない場合、契約先にペナルティが課せられる条項が含まれている。

2019年に総合制御センターがオープンし、2021年から複数の都市機能（公共照明、建物の防犯・安全、移動・乗客情報、信号の操作、駐車、車両の監視を1か所で管理するため、自治体職員30名と民間社員20名、計50名が活動している。

今後、プロジェクトの推進を図る上で、都市マネジメントとデジタル・ガバナンスの双方のスキルを持つエンジニア養成が必要であり、地元の州立ブルゴーニュ大学など産学官が連携し、革新的なスマートシティの実現に向け取り組んでいく。

3 本市が進めるべき施策

今回の調査を踏まえ、本市が進めるべき施策として以下の4つを提案する。

(1) ウォーカブルなまちづくり

中心市街地を歩行者中心の空間に再編成するため、まずは、「歩行者憲章」を制定し、歩行者優先の都市づくりを宣言する。そして、中心市街地での歩行者専用エリアを増やすとともに、警察と密に連携し、交通規制や道路使用の手続きを円滑に進める。

(2) 子育て世代に優しいまちづくり

現在、本市では、高齢者外出支援制度として、年1回、1万円分の福祉ポイントを付与しているが、これを子育て世代の女性や子どもにも拡大して実施する。また、本制度を移住・定住相談窓口で案内し、首都圏からの子育て世代の移住を促進する。

(3) シャッター通りを生み出さないまちに向けた施策

現在、空き店舗対策として、店舗兼住宅への固定資産税の特例措置を解除しているが、新たに中心市街地の空き店舗に対する「空き店舗税」の導入を検討する。これにより、シャッター通りを防ぐとともに、得られた税収を商店街の賑わい創出に充てる。

(4) データを活用したまちづくり

公共交通データのオープン化を進めるために、公共交通事業者への補助制度を創設する。そして、その財源として、LRTの「交通負担金」の導入を検討する。これにより、本市全体の交通利便性を高めるとともに、観光や市民生活に直結するサービスを充実させ、LRTを軸とした効率的な都市運営を目指す。

これらの施策を通じて、本市が欧州の地方都市のように、持続可能で魅力的な都市として発展させ、市民の生活の質を向上してまいりたい。