

《論 文》

フランス都心の商業施設、歩行者専用道路、駐車場、トラム
—中心商業地の活性化のための諸施設—

寺 阪 昭 信

はじめに

フランスの諸都市、とくに比較的規模の大きな都市の商業についてみると、都心の中心商店街が多くの場合、パリは別格であるが、ハイパーマーケットを核とする郊外型の大型ショッピングセンターの発展にともない衰退傾向にあることは否めない。しかしながら、全く衰退して競争力を失ったわけではなく、最も繁栄していた時期と比較することは出来ないが、いぜんとしてそれなりにぎわいを持ち中心地機能を有しているように見える。その理由は消費者行動、社会構造によって大きく支配されてはいるが、都心においていくつかの物的施設の整備がなされることによって、都市商業の魅力が維持されているようにみえる。無論、そのことは百貨店をはじめとする大型店と専門店との組み合わせによることが大きく、中心商店街を構成する個別の商店が魅力を持たなければならないことは言うまでもないが、その上で都心商業地区全体についての魅力を高めるさまざまな装置が整備されていくことにある、と言う点をここで検討してみたい。

本論においては、フランスにおける人口5万人以上の都市圏を対象とする。従ってパリ大都市圏に属する5万人以上の規模の都市は省略する。そこで都心商業の活性化に果たす歩行者専用道路の役割と駐車場の整備、ならびに近年に注目されている新型路面電車の復活であるトラムによる都市再開発と都市の活性化に焦点を当てた。ヨーロッパの都市ではそれ

らの整備が各地で盛んに進められている。ヨーロッパの都市を歩く楽しみの一つに落ち着いた歩行者専用の商店街が存在することにある、と筆者には思われる。都市内におけるその規模と立地をここで考えてみる。また都市内公共交通機関としては、トラム以外にも、地下鉄、バス、トロリーバス、VALなどいろいろな試みがなされているが、中でもトラムは2000～01年にかけて大きな進展を見た。現在31の都市が検討中である（Urbanisme 315, 65頁）。それらが都市のイメージと都市構造を大きく変えている事も明らかにしたい。モータリゼーションが進展するなかで、人口の郊外化が進み都心の中心商店街が来訪客の減少に悩んでいることは、世界各地で見られているし、他方、その傾向を押しとどめるのに決定的な決め手も少ないことを経験してきた。日本における都市商業の現状を見るに、同列に論じるわけにはいかないが、それなりに実効をあげているフランスの実例を検討することは、同種の問題を考える手がかりになるものと思うからである。事例については1998年から99年にかけて、規模の異なるいくつかのフランス都市を見てきた。その中から代表的な6都市を取り上げて、収集した資料とINSEE（国立統計経済研究所）の統計¹⁾を用いて述べることにする。

注 1) 人口3万人以上（県庁の場合はそれ以下の人口でも含まれる）の都市圏214について、都市の持つさまざまな施設をコミュン単位で記載したものである。1994年1月1日現在。人口については1990年。地域別に26分冊。

1 歩行者専用道路の普及

ここでとりあげる歩行者専用道路の整備は、自動車を商店街から排除することによって、買物客に安全と落ち着きを与えて、ゆっくり買物を楽しませる商業の基盤整備として普及してきた。また近年では都心における自動車による排気ガスを減らすことは環境問題の改善という観点からも評価されている。

商業地区から自動車を排除するという方法は、ヨーロッパでは戦災復興都市においてまず始められた。イギリスのコヴェントリー、オランダのロッテルダムの都心再開発（レインバーン地区）がその先駆的な事例であり、早くから紹介されていた（P. ジョルジュ他：行動の科学としての地理学 228頁）。従来の伝統的な都市には見られない新しい方法として評価を受けて広まっていった。レインバーンは爆撃により破壊された都心の復興過程において、人工地盤を整備してショッピングモールを造るという方法である。それをみると建物も均質的であり良く言えば統一感があるし、現在の目で見れば個々の店舗の個性に乏しいとも言える。道路幅も広くてオープンスペースとしての機能も持っていて、伝統的な都心に従来にはなかった開放的な空間を作り上げていった。この手法がイギリスやスウェーデンでは主にニュータウンにおいて普及したといわれる。

フランスではその影響を受けて、1972年にパリ西部のセヌ川の港湾都市ルーアン—この都市も戦災の被害が大きかった都市の一つである—で最初の試みが行われた。それは中心部の歴史的地区、有名な時計塔があるグロ・ソルロージュ通りにおいてである。その結果歩行者が増加したという効果が知られると、多くの都市の急速に広がっていった。この場合も戦災復興という意味があったと思われるが、歴史的な街並みの復元であって、ロッテルダムのようにまったく新しく街並みを作り変えたのではなくて、都心商業地区の整

備の一貫として取り入れられていった（最初に1,330m、168の商店が並ぶ地区の整備が行われ、次いで1,000m、149商店の地区に拡大された）。Mettonによると、1976年に34都市、79年には101都市、82年には266都市、176Kmになったという（Metton 1984）。パリをはじめとする大都市のみならず各地の中小都市にまで普及している。1994年の都市施設に関する統計（都市圏人口3万人以上）によってもほとんど全ての都市が歩行者専用道路を設けている。5万人以上に限ると（第1表A,B,C）108都市中3を除いて設けられている。

フランスに限らず、ヨーロッパの都市に見られる特徴のひとつとして、都心部が歴史的核をなしており、狭い道路が時には、古代や中世以来そのまま継続して使用されていることが多い。そのような場合の道路を歩行者専用化することはさほど難しくないとと思われる。

その方法は、終日自動車を入れないものから時間を限っているもの（多くは午後）、また車も完全にすべてを排除するものから、公共性の高いもの（警察や官公庁、緊急車両など、時にはタクシー）に認めている場合、バスのみ認めている例などさまざまな形態が見られる。後に見るトラムの導入もこの一貫で共存している場合がある。

歩行者優先道路は街路樹や花壇、街灯の整備、舗装の工夫—カラー化、デザインされた模様や絵を組みこむなど、彫刻や現代アートなどによる飾りを置き、素材も石やレンガなどを使うことによって落ち着きを持たせ、雰囲気を変えることにより他の一般道路との差別化を図ることが可能となる。歩道と車道との段差をとりはずして、歩きやすくする。別の方法としては歩道を拡張して、自動車の通行できる車線を狭めることがある。またジグザグに駐車スペースを取り、車が入り込んできてスピードを出せないようにするといった形で、専用道路化とは異なった方法でもって自動車の侵入に対し障壁を高めることにより制限をしている例もある。

第1表A 人口20万人以上の都市の諸施設

	県	都市	都市圏人口		歩行者 道路長m	1000人当 道路長m		1000人当 駐車場 台数		百貨 店数	大型店売場 1000人当	
			1990年	1990年		道路長m	道路長m	台数	台数		面積m ²	面積m ²
1	75	C Paris	2,152,423	2,152,423	30,258	14.1	163,927	76.2	9	721,534	321	
2	69	R Lyon	1,262,223	415,478	6,695	5.3	29,338	23.2	3	643,709	477	
3	13	R Marseille	1,230,936	800,550	5,250	4.3	13,716	11.2	3	660,801	507	
4	59	R Lille-Roubaix-Torquains	959,234	172,142	2,900	3.0	8,452	8.8	1	542,310	530	
5	33	R Bordeaux	696,364	210,336	3,480	5.0	17,468	25.1	2	544,507	729	
6	31	R Toulouse	650,336	358,688	6,069	9.3	11,529	17.7	2	495,517	716	
7	6	D Nice	516,740	342,439	4,256	8.2	27,327	52.9	2	241,384	444	
8	44	R Nantes	496,078	244,995	18,000	36.3	7,391	14.9	2	406,114	769	
9	88	D Toulon	437,553	167,619	2,040	4.7	7,555	17.3	2	257,636	556	
10	38	D Grenoble	404,733	150,758	6,710	16.6	9,930	24.5	1	271,161	628	
11	67	R Strasbourg	388,483	252,338	8,827	22.7	9,514	24.5	2	279,797	678	
12	76	R Rouen	380,161	102,723	6,463	17.0	11,813	31.1	2	215,612	539	
13	59	R Valenciennes	338,392	38,441	350	1.0	2,748	8.1	0	170,636	478	
14	6	R Cannes-Grass-Antibes	335,647	68,676	2,116	6.3	1,200	3.6	2	184,554	521	
15	54	D Nancy	329,447	99,351	1,048	3.2	7,797	23.7	1	244,191	691	
16	62	R Lens	323,174	35,017	150	0.5	0	0.0	0	219,282	646	
17	42	D Saint-Etienne	313,338	199,396	1,930	6.2	5,876	18.8	1	199,788	595	
18	37	D Tours	282,152	129,509	6,440	22.8	5,499	19.5	2	251,404	844	
19	62	R Béthune	261,538	26,203	185	0.7	1,441	5.5	0	166,276	591	
20	63	R Clermont-Ferrand	254,416	136,181	6,396	25.1	6,503	25.6	1	246,595	912	
21	76	R Le Havre	253,627	195,854	980	3.9	3,077	12.1	2	139,128	519	
22	34	R Montpellier	249,303	207,996	5,400	21.7	13,098	52.5	1	225,905	766	
23	35	R Rennes	245,072	197,536	2,000	8.2	7,939	32.4	2	190,536	730	
24	45	R Orléans	243,153	105,111	4,800	19.7	6,553	27.0	1	218,506	845	
25	21	R Dijon	230,451	146,703	4,685	20.3	6,121	26.6	2	255,227	1,039	
26	68	R Mulhouse	223,856	108,357	3,065	13.7	4,296	19.2	1	208,690	875	
27	49	D Angers	208,282	141,404	4,965	23.8	6,773	32.5	1	187,487	835	
28	51	R Reims	206,437	180,620	860	4.2	5,075	24.6	2	232,933	1,047	
29	29	R Brest	201,480	147,956	3,200	15.9	5,254	26.1	1	154,658	704	
		平均			5,156	11.9	14,042	23.6		302,616	673.5	

資料：INSEE: Les équipements urbains en 1994, 1000人当りは筆者計算

LSA(1994):No.1424-1425(15-22 décembre 1994) p.64

C=首都 R=地域中心都市 D=県庁所在都市

第1表B 人口10万人台都市の諸施設

	県	都市	都市圏人口		歩行者 道路長m	1000人当 道路長m		1000人当 駐車場 台数		百貨 店数	大型店売場 1000人当	
			1990年	1990年		道路長m	道路長m	台数	台数		面積m ²	面積m ²
1	59	D Douai	199,562	42,175	175	0.9	1,150	5.8	0	94,160	449	
2	57	R Metz	193,117	119,594	4,180	21.6	9,073	47.0	2	208,990	1,017	
3	14	R Caen	191,242	112,846	3,350	17.5	4,894	25.6	2	167,524	812	
4	59	R Dunkerque	190,879	70,331	250	1.3	1,700	8.9	0	123,195	608	
5	72	D Le Mans	189,107	145,502	13,820	73.1	4,455	23.6	1	163,083	814	
6	84	D Avignon	181,136	86,939	1,135	6.3	4,153	22.9	2	204,862	1,062	
7	87	R Limoges	170,065	133,464	1,400	8.2	4,602	27.1	1	169,468	940	
8	64	R Bayonne	164,378	40,051	2,483	15.1	3,821	23.2	2	154,573	892	
9	66	D Perpignan	157,872	105,983	7,744	49.1	3,870	24.5	1	136,619	808	
10	80	R Amiens	156,120	131,872	1,900	12.2	5,218	33.4	1	144,072	866	
11	64	D Pau	144,674	82,157	1,330	9.2	4,218	29.2	2	145,506	939	
12	30	D Nîmes	138,527	128,471	4,000	28.9	6,130	44.3	0	142,781	843	
13	57	R Thionville	132,413	39,712	607	4.6	1,356	10.2	1	103,948	748	
14	44	R Saint-Nazaire	131,511	64,812	530	4.0	0	0.0	0	103,324	743	
15	74	D Annecy	126,729	49,644	3,680	29.0	3,301	26.1	1	145,391	1,089	
16	10	D Troyes	122,726	59,255	2,200	17.9	2,947	24.0	0	122,074	931	
17	25	R Besançon	122,623	113,828	5,170	42.2	4,072	33.2	1	141,126	1,063	
18	25	R Montbeliard	117,510	29,005	2,500	21.3	1,266	10.8	0	103,521	827	
19	56	R Lorient	115,488	59,271	1,000	8.7	286	2.5	1	124,937	972	
20	57	R Hagondange-Briey	112,061	10,844	1,000	8.9	0	0.0	0	106,933	897	
21	86	R Poitiers	110,355	78,894	1,572	14.2	3,910	35.4	1	145,179	1,234	
22	16	D Angoulême	108,232	42,876	4,370	40.4	3,441	31.8	1	121,285	1,055	
23	26	D Valence	107,965	63,437	1,290	11.9	1,890	17.5	1	105,307	915	
24	73	D Chambery	103,283	54,120	3,100	30.0	3,283	31.8	1	98,505	905	
25	59	R Maubeuge	102,772	34,989	0	0.0	0	0.0	0	80,612	732	
26	62	R Calais	101,768	75,309	0	0.0	876	8.6	0	65,931	614	
27	17	D La Rochelle	100,264	71,094	2,500	24.9	1,280	12.8	1	84,737	794	
		平均			2,640	18.6	3,007	20.8		129,913	872.9	

資料は1-Aに同じ

第1表C 人口5万人以上の都市の諸施設

	県	都市	都市圏人口		歩行者 道路長m	1000人当		1000人当		百貨 店数	大型店売場	
			1990年	1990年		道路長m	駐車場 台数	駐車台数	面積m ²		面積	
1	74	Genève-Annemasse	98,758	27,669	500	5.1	1,918	19.4	0	136,877	1,329	
2	57	Forbach	98,758	27,076	250	2.5	654	6.6	0	73,807	710	
3	60	Creil	97,119	31,956	720	7.4	1,010	10.4	0	107,963	1,011	
4	18 D	Bourges	94,731	75,609	2,500	26.4	1,833	19.4	1	103,760	1,036	
5	50	Cherbourg	92,045	27,121	2,800	30.4	1,435	15.6	0	63,295	650	
6	62	Boulogne-sur-Mer	91,249	43,678	338	3.7	995	10.9	1	85,671	784	
7	28 D	Chartres	85,933	39,595	2,010	23.4	2,330	27.1	0	93,202	1,023	
8	22 D	Saint-Brieuc	83,861	44,752	1,338	16.0	3,176	37.9	0	95,062	1,069	
9	68 D	Colmar	83,816	63,498	3,620	43.2	2,237	26.7	0	103,319	1,157	
10	42	Saint-Chamond	81,795	38,878	640	7.8	0	0.0	0	21,438	260	
11	62 D	Arras	79,607	38,983	600	7.5	3,222	40.5	1	81,715	970	
12	90 D	Belfort	77,844	50,125	820	10.5	1,998	25.7	1	88,790	1,071	
13	65 D	Tarbes	77,787	47,566					1	97,350	1,064	
14	71	Chalon-sur-Saône	77,764	54,575	1,336	17.2	2,551	32.8	2	85,527	992	
15	42	Roanne	77,160	41,756	700	9.1	2,450	31.7	0	72,369	891	
16	30	Alès	76,856	41,037	1,000	13.0	2,880	37.5	0	63,657	787	
17	34	Béziers	76,304	70,996	4,050	53.1	2,794	36.6	1	95,997	1,183	
18	83	Fréjus	73,967	41,486	2,030	27.4	543	7.3	0	71,192	917	
19	13	Martigues	72,375	42,678	800	11.1	1,156	16.0	0	50,788	645	
20	2	Saint-Quentin	71,113	60,644	760	10.7	1,650	23.2	0	80,656	1,077	
21	47	Agen	67,960	30,553	720	10.6	2,191	32.2	1	87,834	1,225	
22	8 D	Charleville-Mezières	67,213	57,008	440	6.5	1,172	17.4	1	81,307	1,135	
23	36 D	Châteauroux	67,090	50,969	1,758	26.2	1,975	29.4	1	73,649	1,036	
24	60	Compiègne	67,057	41,896	750	11.2	1,365	20.4	0	73,766	1,032	
25	6	Menton-Monaco	66,269	29,141	5,700	86.0	2,441	36.8	1	208,990	1,017	
26	29 D	Quimper	65,954	59,437	2,065	31.3	1,872	28.4	0	85,199	1,233	
27	79 D	Niort	65,792	57,012	420	6.4	3,514	53.4	1	71,877	1,031	
28	41 D	Blois	65,132	49,318	2,695	41.4	2,988	45.9	0	87,910	1,272	
29	19	Brive	64,379	49,765	5,000	77.7	3,669	57.0	1	85,410	1,263	
30	81 D	Albi	64,359	46,579	1,235	19.2	1,845	28.7	0	65,561	961	
31	34	Sète	63,833	41,510	900	14.1	1,587	24.9	0	42,632	630	
32	24 D	Perigueux	63,322	30,280	4,000	63.2	2,500	39.5	1	69,744	1,051	
33	3	Montluçon	63,018	44,248	780	12.4	1,300	20.6	0	79,040	1,188	
34	88 D	Epinal	62,140	36,732	500	8.1	1,718	27.7	0	80,293	1,226	
35	3	Vichy	61,566	27,714	530	8.6	1,765	28.7	0	39,048	608	
36	51 R	Châlons-en-Champagne	61,452	48,423	1,200	19.5	1,455	23.7	0	71,691	1,088	
37	2 R	Ajaccio	58,949	58,949	1,000	17.0	1,323	22.4	0	39,084	611	
38	58 D	Nevers	58,915	41,968	750	12.7	1,361	23.1	1	82,553	1,328	
39	27 D	Evreux	57,968	49,103	100	1.7	2,466	42.5	2	89,100	1,443	
40	59	Armentières	57,738	25,219	150	2.6	0	0.0	0	16,715	282	
41	60 D	Beauvais	57,704	54,190	560	9.7	1,293	22.4	1	85,180	1,376	
42	53 D	Laval	56,855	50,473	2,601	45.7	390	6.9	0	74,253	1,225	
43	1 D	Bourg-en-Bress	55,784	40,972	1,600	28.7	1,778	31.7	0	66,065	1,121	
44	69	Villeneuve-sur-Saone	55,249	29,542	370	6.7	1,381	25.0	0	54,510	938	
45	49	Cholet	55,132	55,132	420	7.6	1,714	31.1	0	59,953	1,024	
46	74	Thonon-les-Bains	55,103	29,677	580	10.5	1,814	32.9	0	58,604	1,018	
47	62	Saint-Omer	54,642	14,434	1,595	29.2	895	16.4	0	47,801	836	
48	13	Arles	54,309	52,058	800	14.7	1,400	25.8	0	40,455	708	
49	27	Elbeuf	53,886	16,604	982	18.2	1,453	27.0	0	69,880	1,211	
50	82 D	Montauban	53,010	51,224	1,503	28.4	2,500	47.2	1	76,267	1,355	
51	45	Montargis	52,804	11,029	435	8.2	545	10.3	1	62,449	1,123	
52	2 D	Bastia	52,446	37,845	300	5.7	1,346	25.7	0	39,181	671	
平均					1,426	19.9	1,759	26.1		75,739	997.9	

資料：1-Aに同じ

具体的に見ると、第1表A,B,C（便宜上都市規模により3分割した）からは、次のことが言える。1994年の平均道路長は都市規模ごとに違い、20万人以上の大都市、10万人台の中都市、5万から10万未満の小都市に分けると、それぞれ、5,156m、2,640m、1,426mと短くなる。専用道路が指定されていない都市は10万人規模のモーボージュとカレーに見られるのみである。後者は旧市街が堀で囲まれ、通過交通がないので、特に指定しなくても中心商店街は歩行者優先的な道路となっている。同じ地域のドウエもきわめて短い大都市グループでも北部の工業都市ランス、ベチューン、ヴァランシエヌは非常に短い。また有名なカテドラルのあるシャンパーニュ地方のランスも観光客も多いにもかかわらず1,000mに満たないのは不思議である。

他方、都市圏人口1,000人当たりの普及率の比較になると、20万人以上11.9m、10万人台18.6m、5～10万人19.9mと規模の小さな都市のほうが長くなる。その差の8mはかなり大きいといえる。20万人以上の大都市が人口当たりになると、利用密度が高いともいえるが、相当に短い。最大の率をもつナントは比較的新しい（ここも戦災復興による）商業地区に広大な専用道路を設けている。しかし、小都市のほうが最大マントン・モナコの86mと最小エヴローの1.7mとの差のばらつきが大きい。この計算は歩行者専用道路のほとんどが中心都市の核地区において指定されていて、都心商店街の地区が含まれる。そこに周辺部からも利用客が来るのであるから、人口としては都市圏人口で普及率を考えた。これは駐車場についても同じである。

のちの第4章第1～6図に見るように歩行者専用指定された道路は都心部の中心商店街の地区を軸に展開している。中心となる広場とそれから伸びる道路という構造になるが、大カテドラルのない都市では広場と教会とは空間的なかわりは希薄である。他の有名な大教会の例（アミアン、ブルジュ、ル・マン、

ランスなど）を考えてもストラスブール、ルーアンに見られるように歩行者専用道路が密に見られるほうが少数のようである。

2 駐車場の整備

駐車場の整備は歩行者専用道路の拡大と関連して整備されている。歩行者専用道路が集中している地区の外側に多く見られるが、あまり離れていると利用しにくいので数は少ない。後に見るトラムの整備と関連して、郊外に設ける例も増えているが、都心の状況は後に示す第1～6図を見て理解できよう。駐車場の形態としては有料と無料とがある。

新規の駐車場の建設には困難がともなうので、道路に駐車スペースを設定してパーキングメータをおき、係りが数人単位で頻繁に巡回してチェックしているのがフランスでは目に付く。INSEEの統計においてもその2種類は区別されている。パリではなかなかスマートな制服を着た女性警察官が巡回していた。違反者には罰金を記入したチケットが、ワイパーにはさまれている。都心の裏通りは多くが一方通行であり、1列が駐車に当てられる事が多い。歩道も半分は駐車に使われることが多く、歩きにくい。地方都市では駐車場の規模が小さいので、都心に駐車スペースを見つけるのはなかなかの仕事である。

ストラスブールでは市営駐車場の空車情報（場所ごとの台数）が電光掲示板で主要な道路に大きく示されている。このような施設が各地で増えつつあるようである。

ショッピングセンターの開発は郊外は言うまでもなく都心部においても大規模な駐車場の設置をとともなう。建物周辺とともに、屋上や地下の場合もある。

地下駐車場の建設は拡大されている。パリのシャンゼリゼー通りの1994年の改修では地下駐車場が拡張された。ポワチエでは都心部で大規模な工事が行われていた（1999年）。その他の都市でも再開発にかかわって大型ビル

や道路の整備やトラムの設置にともない地下駐車場の建設は増えている。日本でよく見られる鉄骨を組み立てた立体駐車場はなかったように思われる。

トラムとのかかわりではパークアンドライドによって、いくつかの拠点駅に駐車場を整備して、都心への自家用車の流入を減らす努力がなされている（ストラスブルなど）。

1駐車場あたりの収容台数についてのデータはないが、都市圏人口あたりの駐車場普及率を計算した。都市別については第1表のごとくなる。当然ながら、規模別の平均台数には14,042台から3,007台、1,759台と大きな差がある。1,000人当りの普及率では中規模都市が低いのに注目される。これは駐車場なしの都市が3あることの影響でそれを除くと大都市並みである。パリが飛びぬけて多いがそれでもどこも常に満車である。駐車場がない都市が人口30万人台のランスを筆頭に北部の都市に6あるのは驚きである。これらの都市については訪れたことがないので実体は分からない。小都市のほうが駐車台数、普及率とも格差は小さい。

3 トラムの復興と都心の再生

トラムによる都心再開発は都心に流入する自家用車を減らして、買物客に歩いて買い物をしやすい環境、ウインドショッピングの楽しみを増やして商店街への滞在時間を延長させるとともに、車による排気ガスを減らすことで大気汚染が少なくして都心の環境を改善しようとする試みである。市街電車はもともと19世紀末から第二次大戦後まで、多くのヨーロッパ都市に普及していたのであるが、モータリゼーションの進展とともに、交通渋滞を引き起こす源として、60年代初めまでに多くの都市で排除されていった。ドイツ、オランダ、ベルギー、スイス、オーストリアといったドイツ語圏を中心とした諸都市と東ヨーロッパとイタリアでは比較的多くの都市で路面電車が使用され続けていたが、その他の国

において路面電車は60年代までにほとんど消えていった。

フランスの路面電車の歴史は1853年のパリに始まり150年に及ぶが、1930年代の最盛期には122都市において路面電車が使用されていたが、1935年頃から廃止され始め、パリでは1938年に全面撤去された。自動車との競争に敗れ、戦争による被害から立ち直れなかった都市や、乗客数が少なくなったなどの理由から、1971年にはリール、マルセイユ、サン・テチエンヌの3都市のみになった。（西村・服部 21頁）

それが石油ショック以降、公共交通機関が見直されるようになり、トラムという名のもとに新たな技術を導入して現代的な形態をとって都心の交通渋滞の解消策として復活してきた。それは地下鉄よりも相対的に安価に建設できるし、駅間隔も短く出来て、利用者への便宜が図られる。高速、低騒音、省エネルギー、乗り心地のよさ（低振動）、低床式（車椅子やベビーカーがそのまま乗り降りできる）、などの技術革新が組みこまれて、見た目にも都市景観との調和が強調される。専用軌道と一般道路との併用が多く、その組み合わせからバスとは異なって運行速度の向上と運転の定時制を確保できるようになり、運行の信頼性を高めることができた。これが客を自動車からトラムへ転換させる有力な手段でもある。もちろん乗務員は一人、運行上の安全性と経済性、すなわち、大量輸送も求められる。伝統的な市街電車が1両ないしは2両程度が普通であるのに対して長編成が可能である。このようにして、拡大された郊外と都心をつなぐ交通手段が確立されていった。

表2に示すように、ナントに始まり、グルノーブルで評価を上げ、ストラスブルの成功が決定的な流れを作り現在トラムは増加しつつある。現在工事中の6都市を加えると18都市に普及している。計画を有しているのは31都市圏になる（Le monde）。都市圏人口30万人以上の都市は16あるが、計画のないのはロレ

第2表 フランス都市におけるトラムの普及

都市名	都市圏人口	路線長km	開設年	計画km
Paris	9,644,507	20.3	1992	38.1
Marseille	1,349,772	3.0		5.1
Lyon	1,348,832	24.9	2001	
Lille	1,000,900	22.4		
Nice	888,784		2004	10.0
Bordeaux	753,931		2003	21.3
Nantes	544,932	35.8	1985	
Toulon	519,640		2004	17.3
Strasbourg	427,245	28.0	1994	2.1
Grenoble	419,334	20.0	1987	1.2
Rouen	389,862	15.4	1995	
Valenciennes	357,395		2003	9.4
Nancy	331,363	11.0	2000	
Saint-Etienne	291,960	9.3		
Montpellier	287,981	15.2	2000	
Orléans	263,292	17.9	2000	
Clermont-Ferrand	258,541	5.0	2001	12.5
Mulhouse	234,445		2003	19.0
Caen	199,490	5.5	2002	15.5

資料: Urbanisme No.315, Le monde他

ース地方のメスのみである。20～30万人級の都市においても14中4都市が持ち、最小規模のカーンも199千人の規模でほぼ20万人級であるからフランスの大都市のほとんどがトラムを備えているか備えつつあるという状況である。もっともカーンは市の計画に対して、沿線住民や商業者から不安の声が上がって着工が遅れている（Urbanisme、315）。既存の都市においても路線の延長、新線の増設がおこなわれている。これに建設中の都市と計画中がいくつか加わる。2000、01年はトラムの増加が著しい年であった。2002年に、ルーアン、レンヌ、カーンで開通予定、さらに2003年にはボルドー、ヴァランシエンヌが新たに加入する予定である。古くからあるリール、サン・テチエンヌも新しい車体を導入した。リール、ルーアンでは都心部を通る路線の一部が地下に入っている。都市圏人口191千人、市人口70千人のダンケルクのような規模までトラム導入を検討するようになった。

一般には地下鉄が建設費用の負担からして（1km当りの建設費は地下鉄に対してトラムは約4分の1である）、利用者数、運行距離・時間などの面を考慮すると人口100万人以上の広い都市域の大都市に向くものに対して、トラムはそれより小規模な50万人から20万人クラスの都市に向いていると言えよう。フランスで地

下鉄が使われているのは、パリ、リヨン（1978年）、マルセイユ（1977年）、リール（1983年、これはVALと呼ばれる自動運転の新方式のシステム）という人口規模100万人クラスの上位都市圏のみである。EUの地域政策、都市政策としての資金配分においてもトラムへの投資が行われている。

4 都市別の検討

ここでは人口規模の異なる7都市を取り上げて、中心商店街と歩行者専用道路、駐車場、ならびにトラムの整備に関する現状を見ることにする。とくにトラムについては2000、2001年に大きく進展した。以下に示す図（パリを除く）はIGNの1:25,000地形図から都心部の街路を取り出したものである。地形図の発行年はやや古い。トラムの路線は歩行者道路と重なるために記入しなかった。原寸で示すためにスペースの関係で都心の一部のみを示したので、全体の構造が分かりにくくなったかもしれない。歩行者道路はBlay-Foldexの都市図と、現地調査とを加えたもので、また駐車場についても基本的には出所は同じで、いくつかの都市で観光地図によるものを加えた。

1 パリ

パリは約200万人（1999年2,125千人）という人口規模の割には歩行者専用道路は少ない。もっとも集中しているのは4区のポンピドー・センターから旧市場地区と、5区のカルチエ・ラタン地区である。

パリ大都市圏のトラムは20区のすぐ外周部に2線ある。パリ都市圏の交通体系が基本的には都心からの放射状に整備されているのに対して、このトラムは旧市壁の外側を環状に結ぶ数少ない路線として貴重な存在である。北東部のサン・ドゥニーボビニー間のT1（1992年）と南西部のラ・デファンヌーイッシー・ヴァル・セーヌ間のT2（1997年）である。前者は赤い三日月地帯を走るし、後者はセーヌ

川沿いに設置された。また郊外のアントニーとオルリー空港を結ぶ7.2kmの線はVAL（自動運転システム）である。現在さらにパリ都市圏においては2006年までに8系統43kmの郊外都市間を結ぶトラムの新線計画《Grand Tram》がある（Le monde 2000年7月20日）。

2 リール

リールは都市人口184千人に過ぎないが、ルベ（97千人）とトルコワン（93千人）を加えた大都市圏の人口は100万人に達する、ベルギーの国境に近いフランス第4位の大都市圏である。リールは古くからフランドル地方の繊維工業の中心地としての工業の歴史を持っている。また周囲は炭田地帯であり、第二次世界大戦後それらの工業が衰退していく中で、この都市も停滞してヨーロッパでも代表的な不況地域に指定されていた。

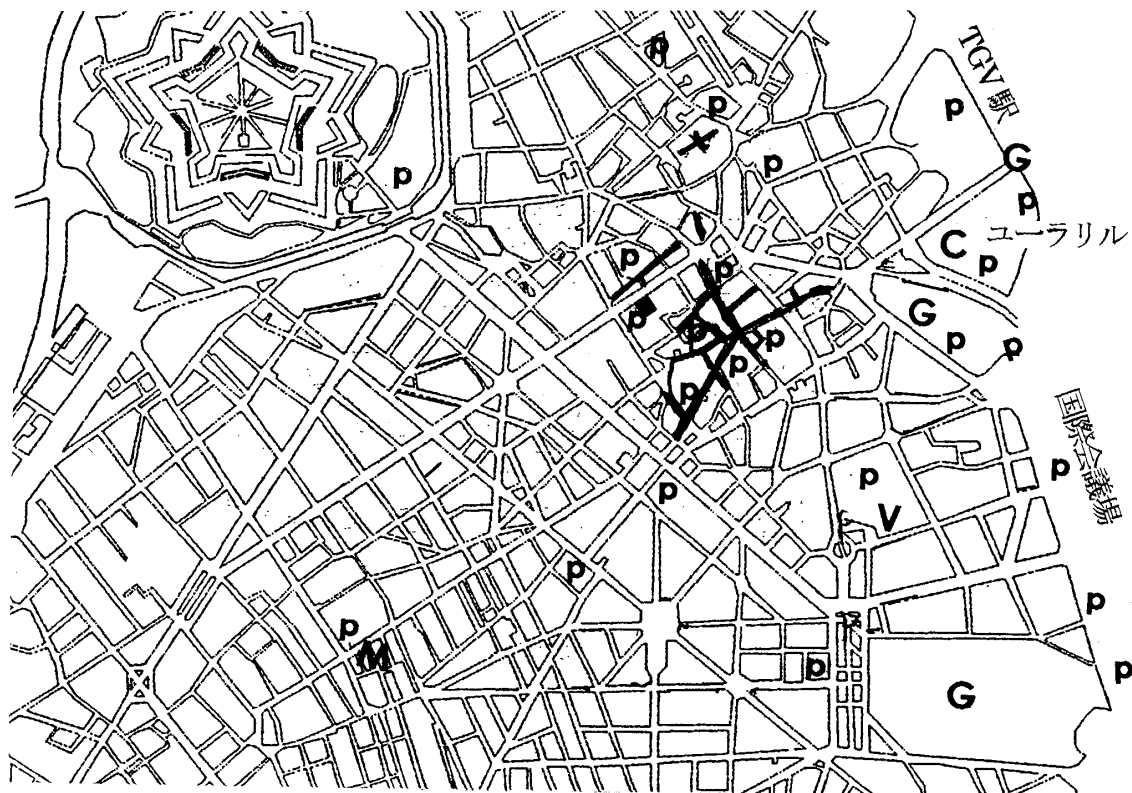
それを転換させるきっかけは、長年の懸案であったイギリスとフランスとをつなぐドーバー海峡トンネルの開設が1986年に決まると、当時の市長（元首相1982-84年）P.モロワが率先してTGV駅をリールに誘致するように動き出したことによる。そして87年に決定されて、周辺地域70haが再開発されることになる。旧市街を取り巻く広大な土地（旧城壁跡、軍用地）が未開発のまま残されていた事が幸いした。TGV新駅、国際会議場、それにユーラリールと名付けられたショッピングセンターを核として開発が進められた。1994年秋に開店したユーラリールはこの都市の第二次産業からの転換を図り、第三次産業の発展の起爆剤とするために、たんなるショッピングセンターだけでなく、ホテル、事務所、を含み、さらに居住区（学生用まで）も設けてある。まず雇用面では1,200人の新たな労働需要がリールを中心に発生したことは大きい。地下に駐車場（全体で6,000台）も整備された。

この開発は第三セクター方式（資本金5,000万フラン）により行われ、官が53.95%、民が46.05%の比率で出資して、日本企業も加わっ

た（当時の東銀0.7%）。全事業費は53億フランである。（官の側にはEUの衰退地域の産業転換への援助資金が使われている=FSE Fund Social Europe）

1993年にTGVが開通してパリとの間は1時間で結ばれている（平日22本）ほか、ロンドン、ブラッセル、アムステルダム、ケルンともTGVで結ばれ、この交通上の便利さを通じて企業を誘致し、国際会議を開き人を集めようというのがこの町の戦略である。こうしてフランス北部の一地域中心都市からヨーロッパ内の国際都市としての色彩を帯びてきた。リールを核としてルベ・トルコワンとのコナベーションが形成されて、その間をトラムが結んでいるし、その他の地区との間には自動運転の2系統の地下鉄（VAL）がある。2000年にはVAL第2路線の4.5kmの延長部分が開通した。

リールの旧市街は城郭都市の姿を残している。城砦の南東部には街並み保存地区が残され、ランドマークとなる塔のある商工会議所と旧証券取引所のあるテートル広場を核とする古い伝統的な建物が保存修復され、きれいな街並みを維持している。そこは大都市特有の高級ブティックの多い商店街グランド・ショッセ通りと博物館ともなっているホスピス・コムテッスがあるモネ通が古い建物を修復し、観光向きの街路として石畳道にしてあり活気を呼んでいる。歩行者専用道路は市域全体では2,900mあるが、都心では950mしかない。ジェネラル・ドゴール広場からヌーヴ通、ベテューン通をへてリシュブ広場に繋がる歩行者道路が主要な商店街である。それが買物をし易くしてあるのは他の都市と同じであるが、都市規模からすると必ずしも大きくはない。核となるのは百貨店（ナショナル通）を含む3つの大型店とショッピングセンターが適当に離れているのである。都心の駐車場は約2,000台という規模であり、歩行者通行量はユーラリールが作られて都心部の通りは減ってきている。TGVを核とした開発はリールをしてこれまでのフランスのなかでの北フランスの中



第1図 リール (1995年)

街路の太線:歩行者専用道路 p:駐車場 V:市役所 G:鉄道駅 M:市場
 C:ショッピングセンター ⊕:カテドラル ■:百貨店
 記号は以下の図も同じ IGN 1:25,000より作成

心都市という地位を高めた一方で、より広域のヨーロッパ諸都市—ロンドン、ブリュッセル、さらにはベルリンあるいはケルンというより大きな都市—との競争に巻き込まれることになり、このことは諸刃の剣にもなっている。それぞれの都市が規模の大きな開発を行い企業誘致に向かっている。リールは1997年にG7が開催され、2004年のオリンピック開催にも立候補した。こうした形で、絶えず動いていかなければならないのが、ヨーロッパ都市の宿命のようである。リールも難しい立場に立たされている。(第1図)

3 ストラスブール

ストラスブールはアルザス地方の中心都市であり、フランスの北東部でライン川を挟ん

でドイツに接するが、EU議会がおかれてヨーロッパの中心の一つに浮かび上がっている。この都市の有利なことはヨーロッパ議会のほかにも国際機関が存在し、しばしば大規模な国際会議が開かれているし、各種のフェスティバルの開催が多く、年間を通じて絶えず多くの観光客を集めることが出来るという他の都市にはない恵まれた条件を持っているのである。したがって失業率も低く(6.1%、2001年)、フランスの中でもパリ大都市圏に次いで所得水準の高い地域である。

パリからは列車で約4時間、2002年にTGV東部線の工事がようやく始まる(2010年開通予定、第1期はメス・ナンシーまで)。市域人口264千人、都市圏人口は427千人に達する。この都心は古い街並みがよく残されていて、

旧市街の歩行者専用道路も7,279mと多くとられている。それを生かすために都心に入る自動車を減らす方向で街の活性化を図っている注目すべき都市である。

ストラスブルはトラムによるまちづくり、再開発が成功した都市として注目を浴びている。ここでも1960年に路面電車が消えた。それを見直すきっかけとなったのはオイルショックであるが、その再建の道のりは険しかった。トラムそのものはナントやグルノーブルの方が先行していた。その経験を学んで新しい魅力的な都市交通を作る動きが出てきたが、地下鉄や新交通システムを推進しようとする主張もあって、決着がつかなかった。1989年の市長選挙でトラム推進派の社会党C.トロートマン（ジョスパン内閣の文化大臣）が当選すると、これを起爆剤として都心を改造する計画が進展して、92年に議会の承認を得て全長9.7kmの路線が市の西部オートピエールから国鉄の駅（この付近のみ1.2kmが地下化されている）と都心のクレベール広場を通って南の隣接する都市イルキルシュのバグルゼーまでが建設されることになり（A線）、94年11月から運転されているのである（総工費19.4億フラン）。郊外の専用路線と都心の一般道路を走ることになる。

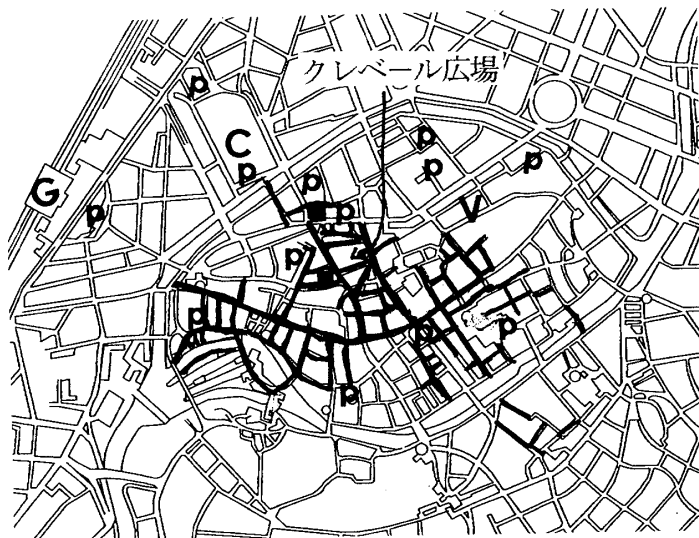
この電車はデザイン的にも、機能的にも在来の路面電車のイメージをくつがえすもので、自動車利用者にも魅力的になるように工夫されている。騒音が少なく非常になめらかな動きをし、車幅が広く座席の座り心地も良く、低ステップで高齢者・ハンディキャップのある人や乳母車、自転車を使う人にも乗り降りがし易くしてある。定員210人（最大290人）、日中は5分間隔で運転されている。終点から終点まで約30分で結ばれている。

トラム開通前には自動車交通量は増加の一途をたどり、1日24万台に達していた。都心の交通状態は悪化していた。開通後は、自動車保有世帯率が都心では0.69から0.65とわずかながら下がり、都市交通の自動車の割合も67%か

ら55%に減って、公共交通機関への依存が11%から17%へ、自転車が22%から25%に増加というデータが出たのである。開通直後は1日平均の乗客が5.4万人であったのが、96年には9万人に増えて市民に浸透してきた。旧市内の自動車交通量も1980年レベルにまで下がってきた。この成功に押されて1998年からB線の工事12.6kmが開始されて、2000年9月に開通し、さらにA線の延長工事が進められた（最終的に25.1km、42駅）。それにともなって、歩行者道路も増える。7カ所のパークアンドライドの駐車場を設けて、最終的には環濠内から自動車を締め出そうとしている。グラン通は自動車車線を狭め駐車スペースを広げ、しかも左右交互に置くために、ジグザグ形になって、スピードを出せないような構造に変えてある。

駐車場は市域で9,514台のうち駅付近に4,362台と半分弱集中しているが、旧市内にも4割に当たる3,606台と確保している。トラムの駅付近に駐車場を作り、都心に自転車専用路線や駐輪場の建設を確保したり、都心の歩行者専用道路を拡大したりと言う政策を並行して行ってきた。やや誇張して言えば、川で囲まれた都心の旧市街の道路はおよそ半分がすでに自動車通行が制限されている。クレベール広場とカテドラル付近およびグラン通を軸に歩行者専用道路が多数設定されている。トラムが走る通りは人の流れの軸だが、商業中心と言うわけではない。

1998年9月22日にフランスの約40の都市が第2回無自動車日を実施した。（パリは一部の地区で実施）その先頭に立っているのがストラスブルである。21世紀にはこれをヨーロッパ中に広げようと言う計画である。市長のR.リー（社会党 2000年5月まで）はこの都市での実施は容易である。すでに10年近く自動車を減らす研究を続けてきたし、1994年からは新しいトラムを走らせているからである。と強気である。その先には単に都市交通としての自動車依存を減らすだけでなく、市民の行動意識を変えて、排ガスを減らして都市環境



第2図 ストラスブール（1990年）

を良くしようというねらいがある。ストラスブールはその点例外的な存在である。それはこの街に自転車の父と言われる人が存在して都市交通手段としての自転車の普及に努めてきたからである。市議員のJ.グルバーとJ-L.マルシャルであり、特に後者はC.トロートマンの選挙運動の責任者であり、自転車実行委員会の委員長を勤めた。自転車専用レーンと駐輪場の整備が合わせて進められている。

ところでこの日の評価はどのようなものであったろうか。地元の新聞（デルニエ・ヌーヴェル・アルザシエン1998年9月23日）によると「まるでバカンス地のような空気であった」とか「明日のストラスブールをかいまみた」と報じている。9時から19時まで実施されたが、日中の都心の自動車交通は通常3万台が6千台に減ったという。郊外でも20%減った。市は臨時の駐車場を都心周辺に設けたり、貸し自転車を提供したりした。都心は賑わいを見せて、その利益を受けたものもいた一方、顧客が来なくて「死の町になった」と嘆く店主もいた。周辺部に渋滞が生じて、都心の犠牲になった地区もあった。自動車無し日の評価は分かれるが、都心再生への道を自動車交通を減らして、公共交通機関、自転車に置き換えるという動きは一層進められている。現在

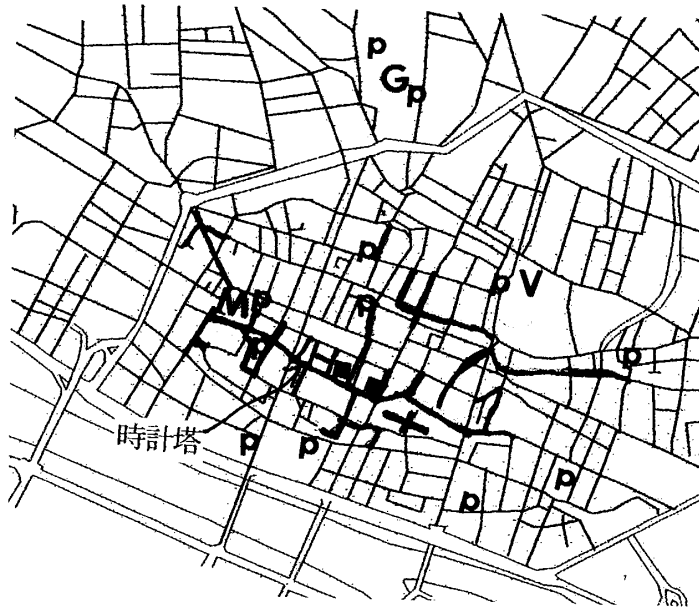
の水準でも、ここでは朝夕のラッシュ時に都心の自動車の渋滞は見られない。

こうした街作りの方向から都心の活気を取り戻してきた。もちろん、郊外にはハイパーを中心としたショッピングセンターがある。それに対して、都心の商業はクレベール広場を中心とした商店街に、2つの百貨店を核にしながら高級化と専門化を進めている。さらに都心に隣接して、ショッピングセンターも造った。それらの工事が完成すると、歩行者と自転車が優先されて自動車には不便な都心に生まれ変わる、と言う全くユニークな街になりそうである。この成功は多くの大都市に刺激を与えることになる。（第2図）

4 ルーアン

パリ、サンラザール駅から西へ列車で1時間すこしの距離にあるセーヌ河の港湾都市である。この都市はやや観光都市の匂いがするのはカテドラルに集客力があるのだろう（年間85万人）。それと3つの博物館と美術館。駐車場は市域全体で、11,813台と比較的多く、都心に7,109台あり、路上有料駐車場の占める割合が高い。カテドラル周辺には美術骨董関係の店が多いし、両替所もあった。

旧市場の広場を中心として、レストランが



第3図 ルーアン (1981年)

多い。この旧市場—時計台—カテドラルを結ぶ東西のグロ・オルローク通りが歩行者専用道路の軸になっており、百貨店もあって商業軸である。ここがフランスで最初の歩行者専用道路に指定されたところである。狭い道路はにぎわいがある。旧市街の中に幾つか再開発の拠点があり、裁判所の北にショッピングセンター、時計塔付近も再開発、大学本部も改装工事中である。

郊外への発展にトラムが対応しているが、車両そのものは在来とあまりかわりばえない。都心の一部は地下鉄化されているが郊外では地上を走っている。これによって今後セーヌ左岸、市域南部へ発展の軸が移ることができるのか。終点にはテクノポリスと博覧会場 (EXOPO) があるが、これもまだ新しく、未完成である。行き先と停留場の案内があるのは良いし、料金が地方都市としては8F (1999年現在) は割高だが、ドイツ並みに1時間使える券は良い。(第3図)

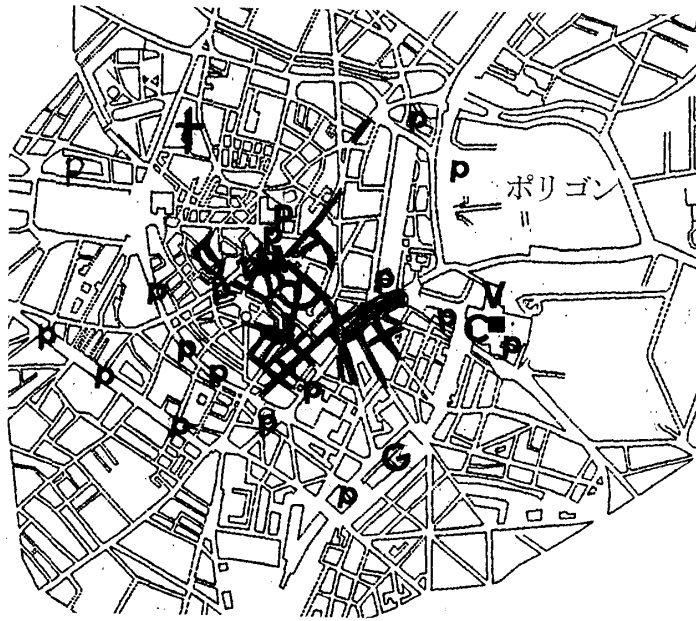
5 モンペリエ

地方都市として極めて活気のある都市である。2000年完成のトラムを建設中のために余計に活気があった (1999年)。旧市街は石造の

建物がよく保存されている。17世紀の建物が多くきれいであり、現在も使われている。道路が中世風の狭さに対して、4・5階建ての石造の建物のために威圧感があり、地中海地域の雰囲気を作り出す。旧市街はかなりの部分が歩行者専用道路となっていて、高級な商店街もある。道路体系は複雑である。凱旋門付近が市街地で最も高い場所にあり、その北東にあるカテドラルは目立たない。旧城壁は環状道路となっている。城はさらに外側にあり、リセに使用されている。そのすぐ下を鉄道が通っている。

コメルス広場は広大で開放的でありオペラ劇場が正面にあって、大きな公園道路 (噴水と並木道) が続いている。それに面して、博物館がある。歩行者専用道路は市域全部で5,400mのところ都心に4,800mと集中している。駐車場は新たな大規模開発された建物と、南側の主要道路—環状道路のルデュリュウ・ロヤン、ジュ・ドゥ・パウム大通とクール・ガンベッタ通—の地下に6,620台分が作られている。

駅北東のポリゴンから東のアンティゴヌ地区に続く新開発地はショッピングセンターの開発にはじまり事務所と住宅とが一体にな



第4図 モンペリエ (1981年)

った規模の大きな再開発が行われている。それを含む地区にトラムが敷かれ、2000年6月に15.2kmで開通した。1日あたり6万人。テクノポリスがあり、それを核にしてフランス南部の新たな開発拠点に立候補している。(第4図)

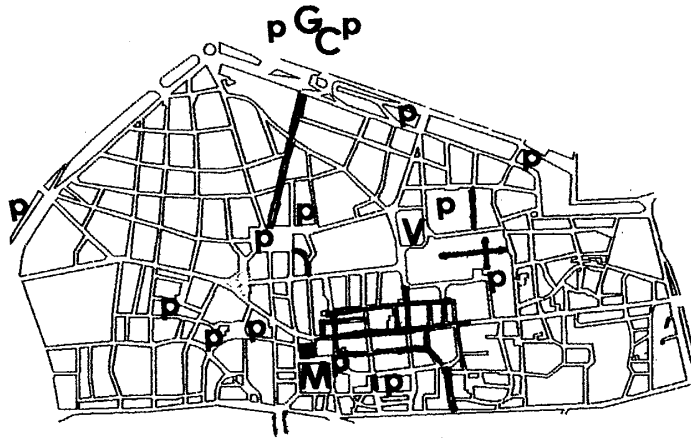
6 オルレアン

オルレアンはパリの南約120km、オステルリッツ駅から在来線でもおよそ1時間で到着する。ロワール川のほとりに位置する。ロワレ県の県庁所在都市、サントル地域の中心地である。都市圏人口は263千人、市人口は113千人である。

旧市街は近世の市壁をとりはずして環状道路になっている。そのすぐ外側にターミナル駅が出来た。そこが再開発されて、カルフルが核店舗の大規模なショッピングセンターとなっている。その他専門店、チェーンストアを含む飲食店、3階には映画館もあってかなりの賑わいを見せている。駅から中心のマルトワ広場（ジャンヌ・ダークの像がある）まで、レピュブリック通が典型的な中心商店街で高級専門店が多く、歩行者専用道路となっている。それに続きジョルジュV世橋までの

ロワイヤル通は両側とも建物と一体化したアーケードとなってこれも高級である。都心南の東西に伸びる歩行者専用道路はローマ時代からの路で、ここは80年代の初めに整備されてから、投資がなされていないために寂れてしまった。外観がみすぼらしくなっている。物販店が少なくなり、骨董など特殊な店になっている。歩行者専用道路は4,800mで、すべて都心に集中している。駐車場は6,553台と多くはないが、3分の2は都心にある。

2000年11月に開通したトラムは現在のところ最も人口規模の小さな都市に設置された。北のジュール・ヴェルヌからロワール川を渡って南はオピタル・ラ・スルス（郊外の大学都市）まで南北に伸びる17.9kmに24の停留所を設けた路線である。オルレアン駅前から中心商店街のレピュブリック通とロワイヤル通をへて通ることになった。ここはかつてバスのみの限られた通行を許す半歩行者専用道路となっていた。工事中の商店街は寂れていたが、2000年の開通によってにぎわっている。順調に行けば2005年に東西を結ぶ第2の路線計画が可能になる。この都市でのトラムの成否が今後の小都市へのトラムの導入の鍵を握っ



第5図 オルレアン (1981年)

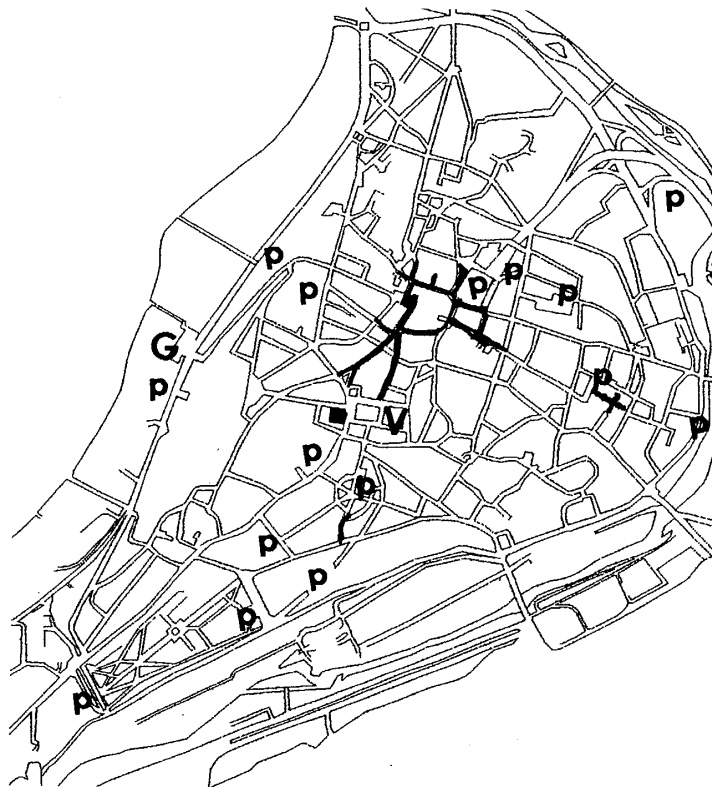
ているといってよからう。(第5図)

7 ポワチエ

ポワチエはヴィエンヌ県の県庁所在都市であるとともにポワチエ・シャラント地域の中心地である。人口は78.9千人、都市圏人口で108千人という比較的小規模な地方中心である。パリからは南西方向ボルドーに向い、TGVに乗れば1時間40分の距離である。大学都

市として、また近年では約10km北に開発された、ユーロデズニーと並ぶフランス最大のテーマパークであるフテュロスコープの基地でもあり、発展してきた。テクノポリス的な研究施設とオフィスビルとの複合施設も併設されている。2,000人程度の雇用とのことである。

旧市街はクレン川とボワブ川に挟まれた低位段丘上に発達して、中世以来の町並みがとくに北半分によく残っている。ローマ時代の



第6図 ポワチエ (1991年)

カルドス（デカルト通）・デクマノス（グラン通）がきれいに引き継がれている。昔からの大学、裁判所・教会があり市壁もかなり残っている。戦争の被害は幸い駅前地区に限られていた。

最初の歩行者専用道路は、中心商店街のガンベッタ通300mに1975年、比較的早く作られた。現在それは都心の市役所およびルクレール元帥広場、裁判所・広場、ノートル・ダム・ラグラント教会を結ぶ軸を中心に1,572mの長さに拡大され、商業の核心部を覆っている。ハイパーマーケットはポワチエ市域に2、都市圏に2あるが、商業は市役所前の広場が核であり、映画館と劇場があり、百貨店とともに旧市街の集客力を形成している。駐車場は9ヵ所2,450台と路上駐車場が1,460台の合計3,910台である。市役所北側では大規模な地下駐車場が建設工事中（1999年）であった。旧市内の駐車場は不足気味で空車情報の表示は行われていない。（第6図）

5 都市規模と地域的な考察

さきの第1表で示した1,000人当たりの歩行者専用道路と駐車場施設の状況を組み合わせた作成したのが第7図である。小都市の表Cを省いて表のA,Bの都市、すなわち人口10万人以上の56都市圏のみを図示した。22のフランスの地域（レジョン）のうち、シャンパーニュ・アルデンヌとコルススの2つを除いた全ての地域中心都市が含まれている。また95の県庁所在都市のうち18が含まれている。なお表Cには2つの地域中心都市と22の県庁所在都市が示されていて、それらを合計すると60に達する。表A,Bの番号を図中に示してある。

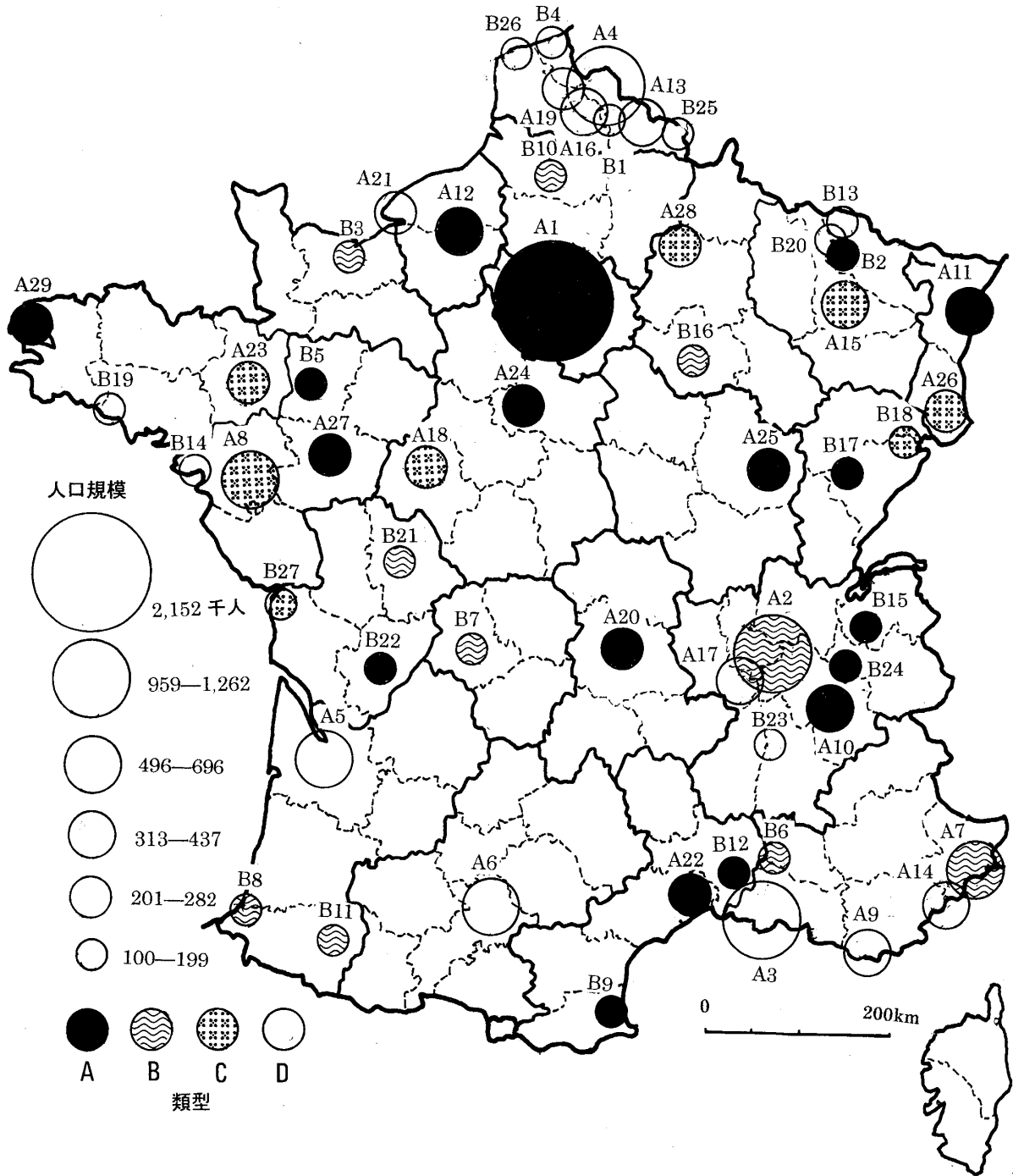
A,Bそれぞれのグループごとに平均値を計算し、その数値でもって高低の2分割をした。20万人以上の都市の場合、歩行者道路が11.9m、駐車場台数が23.6台、Bの場合は歩行者道路が18.6m、駐車場が20.8台という値であり、歩行者専用道路長と駐車場台数との2つを組み合わ

せて4つの類型に区分けした。それはAが専用道路、駐車場ともに高く、Bは駐車場が高く専用道路は低く、Cは駐車場が低く専用道路は高く、Dは両者とも低いという分類である。Aが18、Bが10、Cが8、Dが20という構成になった。

A型はパリを筆頭に中心性の高い都市が多く含まれている。このタイプではプレストを除いて全て地域中心都市が県庁所在都市である。またこのタイプにトラムを備えている都市が多いのも興味がある。しかし、マルセイユ、リール、ボルドー、トゥールーズといった大都市ではともに低いD型になっている。北のノール・パ・ド・カレ地域には工業都市が多く、このタイプが集中している。ここに含まれるサン・テチエンヌも工業都市として分類できる。港湾都市もこのタイプが多い。しかし、県庁所在都市でこのタイプに入るのは少ない。第2位の都市リヨンもB型に分類されるが、10万人台の都市がここに多く含まれる。各地域に分散している。C型は国の北半分に分布し、10万人台の都市は2しかなく、どちらかといえば大都市型である。

パリとナント、グルノーブルを除いては人口の多い上位10都市中7つまで歩行者専用道路は少ないことを示している。アーバンツーリズムの上で拠点となる都市（主要ガイドブックの評価基準の高い都市）はAに多く、B,C,Dの順に少なくなる。Aではプレスト、Cではミユルーズが観光都市とは見られないが、Dの多くは（先に上げた4大都市とカンヌを除いて）工業・港湾機能が主たる都市である。

商業との関係で見ると、都市別の小売販売額という統計は入手できないので、LSA誌の調査による人口4万人以上の139都市のデータから推定した。都心立地型の百貨店の存在数と大型店²⁾の売場面積から推定する。百貨店についてはパリに集中しているのとリヨン、マルセイユが3店あるのを除くとほとんどが1ないし2店をもっていて、人口10万人以上の56都市では百貨店の存在しない都市は11に過ぎ



第7図 フランスの人口10万人以上都市の歩行者専用道路と駐車場の普及率による分類
(説明)

- 類型 A 1000人当たり歩行者専用道路長高・1000人当たり駐車場高
 B 1000人当たり歩行者専用道路長低・1000人当たり駐車場高
 C 1000人当たり歩行者専用道路長高・1000人当たり駐車場低
 D 1000人当たり歩行者専用道路長低・1000人当たり駐車場低

図中の都市の番号は第1表A・Bの番号に対応する。

ない。そのうち9までがD型であることはこのタイプ、すなわち歩行者専用道路が少なく、駐車場も少ないという都市の商業活動の基盤が弱いことを意味していよう。小都市になると逆に52都市中百貨店があるのは3分の1強の19に過ぎなくなる。百貨店は大都市に集中していることを端的に示している。

大型店の存在については都市規模の差はやはり大きい。人口規模10万人以下では10万㎡を超える売場面積を持つ都市は少なくなる。人口当たりの売場面積の適正規模を算出することは出来ないが、小都市に1人当たり1平方メートル以上の店がある都市が多いのは競争が激しいとみなせるし、中小都市で1,000人当たり700㎡未満というのは商業的な魅力を欠いているともいえるであろう。大都市では想定する商圈よりも多くの人を買物に来ることで成立していると考えられる。A型の都市がもっとも1,000人当たりの大型店人口が高いことになる。首都であるパリを例外とすると、B型のリヨン、ニースはこの数値が最も低い。10万人台になると高くなるので、商店のあり方が、同じ類型でも規模によって異なるものと考えられる。いずれにせよD型はこの数値が最も低い。

注 2) とりあえず大型店としたが、そこに含まれるのは百貨店、大衆百貨店（マガザン・ポピュレール）、ハイパーマーケット、スーパーマーケット、個人消費財（主に衣料品）、スポーツ用品、娯楽・文化品、家庭用電気製品、家具・装飾品、DIY（ブリコラージュ）、園芸用品、自動車販売店というジャンルに分類されたのを合計したもので、基本的にセルフサービスのチェーン店を合計したものと考えてよい。したがって専門品店の個人商店は含まれないので、総売場面積とは見なせない。なお付け加えれば、人口4万人以上から大型店の規制条件が変わるのでこのような調査が行われているようである。この調査でいわれる都市圏人口はINSEEの定義とは多少異なり、日本的に言えば商圈人口のようである。

参考文献

- 西村幸格・服部重敬（2000）：『都市と路面公共交通—欧米に見る交通政策と施設』学芸出版社 223頁
- 望月真一（2001）：『路面電車が街をつくる—21世紀フランスの都市づくり』鹿島出版会 230頁
- P.ジョルジュ他（末尾至行、青木伸好、寺阪昭信、野沢秀樹共訳）（1964、訳1969）：『行動の科学としての地理学』大明堂 334頁
- INSEE（1994）：Les Équipements Urbains en 1994. INSEE. Paris.
- LSA（2000）：L'atlas de la distribution, les généralistes. Edition.2001
- LSA（1994）：L.S.A. No.1424-1425（15-22 décembre 1994）p.64
- Metton, A.（1984）：L'expansion des espaces piétonniers en France. in Metton, A. ed. Le commerce urbain français PUF. Paris pp.61-76.
- Soumagne, J.（1996）：Géographie du commerce de détail dans le Centre-ouest de la France. Département de Géographie, Poitiers.
- Urbanisme（2000）：L'urbanisme du tramway. No.315, pp. 62-90
- Zembri-Mary,G.（1998）：Strasbourg : undésir nommé tramway. Urbanisme, No.299, pp.38-40.