

2030 年を見据えた「ナント大都市共同体」のユニークな広聴活動

(財)自治体国際化協会 パリ事務所
野村 隆(高山市派遣)

■ はじめに

地方自治体が各種施策を企画、立案、決定、実施、評価する一連の過程の中で、住民に対して情報を提供し、或いはその逆に、住民から意見を拝聴する「広報・広聴」活動は重要な要素であり、また、「広報・広聴」活動の充実により、自治体の運営に関する透明性が高まり、住民のニーズを十分に反映した効果的な施策の実施が可能になると言えよう。

さて、多くの自治体では、インターネットやブログなど新たな情報媒体を活用し、様々な工夫を凝らした積極的な「広報」活動が展開されている反面、「広聴」活動に関しては、「広報」活動と比較して消極的であることが多いのが現状ではないだろうか。

本稿では、議員のイニシアティブにより、昨年秋からインターネットを活用した積極的でユニークな広聴活動を開始したナント市大都市共同体の取組みをご紹介します。

■ ナント市/ナント大都市共同体 概要

ナント市は、ロワール川が大西洋に流れ込む河口近くに発達した港湾・造船都市であり、ペイ・ド・ラ・ロワール州及びロワール・アトランティック県の州・県庁所在地でもある。首都・パリからは、南西方向、400km 弱の地点にあり、超高速鉄道 TGV により 2 時間で移動可能である。

ナント市の人口は 290,943 人(2010 年現在)、面積は 65.19km² であり、人口規模ではフランス第 6 位の都市である。フランスでは基礎的自治体であるコミューン(ナント市もコミューンであるがここでは便宜的に「市」と表記する)の規模が日本と比較して小さいことから、多くのコミューンが広域行政組織に加入しており、ナント市も周辺 23 コミューンと共に「ナント大都市共同体」を形成している。同共同体の人口は 768,303 人(2010 年現在)、その面積は 2,243km² である。

ナント市の先進性を物語る事例には事欠かない。近年、フランスのあちこちの地方都市でトラムが復活し、脚光を浴びているが、1977 年にその先鞭をつけたのがナント市である。2003 年にはフランスの週刊誌「L'Express」が「最も緑豊かな町」と評価している。更には、同年に同じくフランスの週刊誌「Le Point」が「フランスで最も住みやすい町」と持ち上げ、2004 年には米「Time」誌も「ヨーロッパ住みやすい町」と絶賛している。筆者も、今朝(2011 年 2 月 9 日)、出勤前のテレビ番組で「アクセシビリ

テ(アクセス性: ハンディキャップを抱えた方々にとっての利便性)の最も優れた町はナント市である」との報道を目にして出勤したところだ。以上の例を見ただけでも、ナント市が進取の精神に富む成熟した街であることを窺い知ることができるだろう。

■ ユニークな広聴活動「Ma Ville Demain」

ナント大都市共同体は、2030年の街の将来像を市民と共に描き、これを実現していくために、「Ma Ville Demain (マ・ヴィル・ドゥマン: 未来の私の街)」と名付けた広聴活動を昨年秋から同共同体議員のイニシアティブによって開始した。

20年も先の街の将来像を市民に問うなどあまりにも突飛な発想ではないかと思う向きもあるだろう。然しながら、同共同体は、ロレーヌ川に橋を架ける事業の構想から完成まで約15年、同じく、多目的ホール「ゼニット・ナント・メトロポール」に約10年を費やしたという事実を挙げ、市民に対して本活動に対する理解を求めている。

次に、同共同体が、如何にして市民の声を集めているのか具体的に見てみよう。本活動を紹介する224ページものパンフレット、これに準じて作成された特設ウェブサイト(<http://www.mavilledemain.fr/>)を見ると、「表1」に示した通り、現在及び将来の行政課題に関する125ものキーワードがアルファベット順に並んでいる。キーワードの数は、2011年2月21日時点のもので、この数は議員や市民の発案により増え続けているようである。

表1: 「Ma Ville Demain」で定義付けられている125のキーワード

A	Accessibilité (アクセス性)、Accession à la propriété (住宅の所有者となるには)、Actif (生産活動(労働)が可能であること)、Aéroport (空港)、Agriculture (農業)、Aîné (年長者)、Air (大気)、Alimentation (食生活)、Aménagement du territoire (地域整備)、Appartement - Maison (アパート、一戸建て)、Architecture (建築)、Association (アソシアション: 日本の非営利団体に相当)
B	Biodiversité (生物多様性)、Bonne idée oubliée (忘れ去られた良い考え)、Bretagne (ブルターニュ州)、BTP (公共事業と建造物)、Budget des ménages (家計)
C	Catégorie socio-professionnelle (職業別社会階層)、Centre ville (中心市街地)、Chômage (失業)、Classe sociale (社会階級)、Commerce (商業活動)、Construction de logements (住宅の建設)、Créativité innovation (想像力と革新)、Croissance démographique (人口増加)、Culture (文化)
D	Déchet (ゴミ・廃棄物)、Démocratie (民主主義)、Déplacement (移動)、Dimanche (日曜日)、Diversité (多様性)

E	Eau (水)、Economie présenteielle (地域経済)、 Economie sociale et solidaire (社会的・連带的経済)、 Ecoquartier (環境に配慮した街区)、Egalité (平等)、Elève (生徒)、 Embouteillage (渋滞)、Emploi (雇用)、Empreinte écologique (生態系への負荷)、 Energie (エネルギー)、Enfant (幼児)、Entreprise (企業)、Environnement (環境)、 Equipement collectif (公共施設)、Espace public (公共空間)、 Estuaire de la Loire (ロワール川の河口)、 Etalement urbain (都市域の急速・無秩序な拡大、スプロール化)、 Etudiant (学生)、Europe (ヨーロッパ)、Exclu (社会的疎外)
F	Famille (家族)、Femme / homme - homme / femme (男性と女性)、Festival (祭)、 Filière d'excellence (重点産業)、Forêt urbaine (都市域の森)、 Formation (教育)、Forme urbaine (都市形態)、Fraternité (友愛精神)
G	Grand Ouest (フランス大西部)、Gros mot administratif (お役所言葉)
H	Habitat (居住環境)
I	Identité nantaise (ナント市民としてのアイデンティティー)、 Immobilier de bureau (商業用不動産)、Industrie (産業)、 Intercommunalité (自治体の広域連合)、International (国際的な)、 Isolement / solitude (孤独・孤立・独居)
J	Jardin familial (家族向けの公園)、Jeune (若者)
L	Liberté (自由)、Lieu de mémoire (思い出の地)、 Logement locatif privé (民間賃貸住宅)、 Logement locatif social (公営賃貸住宅)、 Loire-Atlantique (ロワール・アトランティック県)、Loisir (余暇活動)
M	Marche (歩行)、 Métropole Nantes-Saint-Nazaire (ナント/サン・ナゼール大都市圏)、 Migration domicile-travail (通勤の形態)、 Mobilité résidentielle (市民の転入/転出)、 Mondialisation (グローバル化)、Musique (音楽)

N	NTIC (情報通信分野の新技术)
P	Partage (分配、共有)、Pays de la Loire (ペイ・ドゥ・ラ・ロワール地域圏) Paysage (風景・景観)、Périphérique (外環状道路)、Périurbain (都市周辺の)、 Plan climat (気候変動対策)、Pollution (汚染)、Pont (橋梁)、Port (港)、 Précarité (不安定な生活)、Prospective (将来の)
Q	Qualité de vie (生活の質)
R	Religion / laïcité (宗教/政教分離)、Renouvellement urbain (都市再開発)、 Réseau social (ウェブ上のソーシャルネットワーク)、Revenu (所得・収入)、 Risque naturel et technologique (科学技術・自然現象によるリスク)、 Rural (農村の、田園の)、Rythme de vie (生活リズム)
S	Santé (健康)、Sécurité (治安)、 Ségrégation urbaine (社会階層による居住地域の分離)、 Services (サービス)、Solidarité (連帯)、Sport (スポーツ)、 Syndicat de salariés (労働組合)
T	Temps de la ville (町の時間: 市民の生活リズムや公共施設に対するニーズに応じ、 適切な時間帯に適切なサービスを提供するという概念)、Touriste (観光客)、 Train (鉄道)、Trame verte et bleue (緑地・湿地帯のネットワーク)、 Tramway (トラム)、Transport collectif (公共交通)、 Travail atypique (非正規労働)
U	Urbain (都市の)
V	Vacances (ヴァカンス)、Vélo (自転車)、Vie citoyenne (市民生活)、 Vie sociale de quartier (町内での生活)、Ville la nuit (夜間の労働・商業活動)、 Voiture (自動車)、Voiture autrement (次世代自動車)、Vote (投票)

更に、これらのキーワードのそれぞれに、定義(Définition)、議論の材料(Éléments de Débat)、鍵となる数字(Chiffres Clés)、仮定形の問いかけ(Et si...)が付されており、市民はこれらの情報を手掛かりにしながら、広報誌に付属するアンケート用紙やウェブサイトを通じて、意見やアイデアを提出することができる。書面だけでなく、イラストや動画といった媒体も利用可能である点がユニークである。また、フェイスブックやツイッターとも連動しており、こうした新メディアを使いこなす若年層が気軽に参加できる点も目新しい。

125 のキーワードの中から「Tramway (トラム)」を例に見てみよう。(「引用 1」参照) このページには、以下のような事柄が記されている。

引用 1: 「Ma Ville Demain」パンフレット内「Tramway (トラム)」に関する記述

T Tramway

LA MÉTROPOLE NANTAISE A ÉTÉ LA PREMIÈRE AGGLOMÉRATION À REMETTRE LE TRAMWAY AU GOÛT DU JOUR. AUJOURD'HUI ELLE CONSERVE UNE RAME D'AVANCE AVEC BUSWAY, CHRONOBUS, TEAM-TRAIN...

DÉFINITION De l'anglais tram-way, rail plat et voie. Le tramway est un moyen de transport collectif urbain circulant sur rails plats en site propre ou encastrés dans la voirie routière. À traction animale au début du 19^e siècle, il est propulsé par air comprimé, à la faveur de la révolution industrielle à partir de 1873, et devient électrique dix ans plus tard.

CHIFFRES CLÉS

Petite histoire du tramway nantais

- 1825 : création de la première compagnie d'omnibus à chevaux «La Dame Blanche» par deux nantais (Louis Bisson, Stanislas Baudry) : 32 fiacres et 20 cabriolets.
- 1879 : premier tramway à air comprimé, inventé par l'ingénieur Louis Mékarski, sur la première ligne de tramway nantaise
- 1911 : 12 millions de voyageurs par an, 39 kilomètres de lignes
- 1913 : électrification du réseau, décision du maire de Nantes, Paul Bellamy
- 1925 : apparition du bus
- Entre 1932 et 1939 : 26 lignes transportent 27 millions de voyageurs par an.
- 1958 : disparition du tramway (le «péril jaune»)
- 1960 à 1973 : la fréquentation du réseau d'autobus diminue de 50 %
- 1977 : malgré l'opposition générale, Alain Chénédol, maire de Nantes, relance le tramway. Nantes est la première ville à introduire le tramway moderne en France.
- 1985 : première ligne de tramway
- 1992 : deuxième ligne de tramway
- 2000 : troisième ligne de tramway
- Aujourd'hui : 43,5 kilomètres de lignes, 65 millions de voyageurs / an.

ÉLÉMENTS DE DÉBAT

Le tramway est un instrument de politiques urbaines. Sur notre territoire, il a agi comme un catalyseur : désenclavement des quartiers d'habitat sociaux, réhabilitation de l'espace public au profit des piétons et deux-roues, densification autour des corridors du tramway, création de nouveaux quartiers...

En 2006, un busway est mis en service sur la ligne 4. Le projet « chrobus » (bus à haut niveau de service) concerne dans un premier temps sept lignes.

Parallèlement, deux nouvelles gares ont été créées sur la ligne Nantes-Vieux et le projet de tram-train assure sur la ligne Nantes - Châteaubout.

Si le tramway nantais remplit largement ses fonctions au cœur de la ville, ses connexions avec l'ensemble du réseau et les autres réseaux de transport doivent concentrer les efforts.

La question de la connexion des lignes entre elles demeure à l'ordre du jour, tout comme leur extension au-delà du périmètre.

206

PISTES DE REFLEXION

ET SI ...

- ... le tramway entrerait en gares ?
- ... le tramway ferait le tour de l'agglomération ?
- ... le tramway allait chercher les voitures au-delà du périphérique ?

A LIRE AUSSI

Ailleurs dans l'abc'd'ère
Accessibilité, embouteillage, équipement, forme urbaine, trafic, transport collectif, voiture autrement...

En multimédia sur www.mavilledemain.fr

207

トラムウェイ

今流行りのトラムを初めて復活させたのはナント大都市共同体である。今日、ナント大都市共同体は、バスウェイ(註: 次世代型バスサービス。専用道路を走行し、停留所はトラムと同等のプラットフォームや設備を有する)、クロノバス(註: 専用路線を走行するバスサービス)、トラム・トラン(註: 在来線とトラム路線の双方を走行可能な車両)等の先進型車両を保有している。

定義

レールと道路を意味する英語「tram-way」に由来する。トラムは、市街地における公共交通機関であり、トラム専用路線ではレール上を、道路部では埋め込み式のレール上を走行する。19 世紀初頭は動物に牽引されていたが、1873 年の産業革命の成果により、圧縮空気を動力とするようになり、更にその 10 年後には電力を用いるようになった。

議論の材料

トラムは都市計画における一つのツールである。我々の共同体でも、社会住宅が多く立地する地区の交通網拡大、歩行者と自転車利用者の利便性を高める公共空間の改修、沿線の人口密度増加、新しい街の創出に関し、トラムウェイは「触媒」として作用してきた。

2006 年には、4 号線として「バスウェイ」が運行を開始した。また、「クロノバス」は第一段階で 7 路線が整備される予定である。

これと並行して、ナント～ヴェルトー間に 2 つの新駅が建設され、ナント～シャトーブリアン間では「トラム・トラン」の建設が進んでいる。

ナント中心部でトラムがその機能を十分に果たしているのであれば、交通網全体や他の交通網との接続に注力すべきである。

トラムと交通網の接続の改善は、トラムの外環状道路外への延伸計画と共に喫緊の課題である。

鍵となる数字

1825 年 2 人のナント市民(ルイ・ビゾー、スタニスラス・ボードリー)により、初の乗合馬車会社「ラ・ダーム・ブロンシュ」が設立される。32 台の辻馬車と 20 台の幌付き馬車を所有。

1879 年 ナント市初のトラム路線に技師ルイ・メカルスキが発明した圧縮空気を動力とするトラムが登場。

1911 年 年間利用客 1,200 万人。営業距離 39km。

1913 年 ナント市長ポール・ベラミーの決定による路線網の電化。

1925 年 バスの登場。

1932～1939年 営業路線数 20。年間利用客 2,700 万人。

1958年 ترامの消滅。

1960～1973年 路線バスの運行本数が半減。

1977年 多数の反対意見にも関わらず、ナント市長アラン・シェナールが ترامの再開を決定。

1985年 1号線運行開始。

1992年 2号線運行開始。

2000年 3号線運行開始。

現在の営業距離 43.5km、年間利用客 6,500 万人。

ホームページ上では、上記で見た各キーワードに関する記述の下部にコメント欄が設けられており、自由に意見等を書き込むことができる。2月21日現在で、延べ234人がホームページに書き込みをしており、「Tramway (ترام)」に関するページにも6件の意見が寄せられている。その一部を以下に紹介する。賛否両論、熱い議論がウェブ上で交わされていることがよく分かるだろう。

- レンヌの地下鉄の方が優れている。地下鉄は時速 70km で走るが、 ترامの平均時速は 22km に過ぎない。(註: 地下鉄の「最高時速」と ترامの「平均時速」を比べており、正確な比較でない) 運転間隔も地下鉄の方が短いし、事故やデモ(註: フランスではしばしばデモが発生し、デモ隊が線路内に立ち入り、車両の往来を妨げるなどの示威行動をする)などで運行が乱れることもない。ナントの中心市街地は死にかけているが、地下鉄の導入により活性化が期待できるだろう。パリ、リヨン、マルセイユのような大型の地下鉄に見るべきものはない。レンヌのように自動運転で小型の地下鉄を導入するのが良い。ナント市の皆さん、レンヌに行って違いを見てきてください。

- (註: 上記の意見に)反対です!
地下鉄は薄暗く、車窓を眺めることもできない。 ترامならば、すぐに通りに出られるし、車窓を眺めることもでき、快適だ。4 車線の道路に一日中車が走っているよりも、 ترامの線路が走っている方が見映えもよい。
 ترام・バスウェイの建設を推進してほしい。町のシンボルとなるだろう。
いくつか注文もある。平日の営業時間を深夜の 1 時か 2 時まで延長してほしい。また、公共交通機関の利用推進を望むのであれば、運賃を毎年値上げする(註: 緩やかな物価上昇が続くフランスでは、ナントに限らず年に 1 度公共交通料金の値上げがあるのが通例である)のはやめてほしい。公共交通網の整備・維持には、多額の費用が必要だろうが、値上げが続けば、利用者は減少してしまうだろう。

インターネット上に寄せられたこうしたコメントやアンケートの回答は、ナント大都市共同体により取り纏められ、2011年春から秋にかけて、市民、NPO 団体、企業等様々な利害関係者が参加する公開討論会で俎上に載せられる。2011年秋から2012年夏にかけては、一旦、意見の募集は休止し、公開討論会等の場等で提出された意見やアイデアを分析し、将来像を描く期間に充てられる。2012年秋から2012年末に、2030年にナント大都市共同体が取るべき進路が決定され、これに基づいて各種施策が具体的に企画・立案される予定である。

■ おわりに

経済の低迷と政治の混迷が続き、少子高齢化が急速に進行しつつある現在の日本は、「縮み志向(思考)」、「先行不透明」といった消極的な言葉で語られることが多く、日本人の多くがいつのまにか悲観的になり、将来に対する希望を失ってしまっているような気がする。

こうした日本の状況を心配している中で、既に先取の精神に富むことで知られるナント市が2030年の将来像を市民と共に形作ろうとする今回の取組みを知り、私は目を見張った。ナント市の取組みは、現在・将来の行政課題をキーワード化し、それぞれに、定義、議論の材料、鍵となる数字を提示することにより、まず、市民に対して現在・将来の行政課題を「可視化」し、市政に対する関心を高めるという広報・啓発効果を発揮している。さらには、インターネット、フェイスブック、ツイッターといった新メディアを用いて様々な階層の市民が気軽に参加できる広聴活動の新しい形を提示している。

ナント市の取組みはまだ始まったばかりの段階であるが、2030年のナント市の将来像がこれからどのように形作られ、街並みがどのように進化していくのか、注意深く見守って行きたい。