

フランスにおける都市交通政策の枠組みと近年の状況

いた や かず や*
板 谷 和 也*

フランスではトラム（LRT）の整備が進み、近年都市の景観が大きく変貌しつつある。その背景には、1982年以降の地方分権改革に伴って確立されてきた、わが国とは大きく異なる交通関連制度がある。この制度は人の交通権を謳う国内交通基本法を基礎に、都市圏レベルでの交通に関わる将来像を明示する都市圏交通計画、各種の施策を実施する行政組織と交通運営主体、施策の実現を担保する財源制度、そして計画プロセスに住民を参加させる合意形成手法が中心となっており、これらの制度が存在することが、特に交通面における都市の再生に対して大きな役割を果たしている。本稿ではわが国にも大いに参考となりうるこれらの制度の概要を、経緯及び最近の状況を踏まえて紹介する。

はじめに

近年のフランスにおける都市の変貌ぶりには目を見張るものがある。その大きな要因は、交通に関わる変化である。1987年にグルノーブルで、また1994年にストラスブールで開業したトラム¹⁾等が嚆矢となり、地方部に立地する各都市の中心部の景観が大きく変貌しつつある。1980年代前半には僅か3都市にしか残っていなかったトラムが2008年には18都市で営業しているが、この増加分は全て新規に整備されたものである。またトラムの整備に留まらず、人が都心部に集まるような各種の政策が行われた結果として、都心部の魅力が増し、賑やかさが復活している。

このような変化は自然に起きたものではない。各地のトラムの復活の背景には、それを可能にさせるような制度の変革があり、長い年月をかけて政策枠組みが確立してきている。

フランスでは何が変わったのであろうか。先に

*財団法人運輸調査局調査研究センター研究員

結論を述べるならば、それは「計画」と「組織」、「財源」、「意思決定」に関わる制度であり、それらを包括する基本法である。これらの変化がフランスの都市のあり方を変貌させたという過言ではない。

これらの変化は、行政の地方分権化の一環として実現してきている。フランスの都市政策の転換点はミッテラン政権下の1982年であるが、その後の交通分野における地方分権は少しずつ進展してきた。現在では中央政府が政策の方針と枠組みを定め、地方政府はそのルールのもとで各々の環境に即した将来像を定め、直面する課題の解決に向けて努力するというかたちが出来上がりつつある。

本稿は、フランスの各都市で起きている変貌の背景となる政策枠組みに関して、概要とこれまでの経緯、現在の状況について紹介するものである。なお、フランスの都市交通制度に関わる邦文の既存研究は、わが国にフランス都市交通のエッセンスを紹介した先駆的な成果である望月²⁾をはじめ複数存在し、本稿の内容と重複する部分も少なくないが、本誌上では近年フランスの都市交通が取

り上げられる機会が少なかったため、簡潔な紹介を試みる次第である。

本稿の対象は、フランス地方行政のうち、基礎自治体(Commune, 以下コミューン)ならびにコミューン間協力機関(Etablissement Public de Coopération Intercommunale, 以下EPCI)が担当する部分とする。州(Région)、県(Département)の担当部分、ならびに他の地方とは別の扱いを受けるパリ圏については別の機会に述べることにしたい。

フランスにおける都市交通に関わる制度的特徴

フランスの都市交通を取り巻く状況はわが国と大きく異なる。最も大きな差異は、他の欧米諸国と同様、公共交通は単独で採算が取れない事業であるという点である。そのため、行政による補助金の存在を前提として維持運営を行う枠組みとなっている。以下、その枠組みを形作る各制度について述べる。

(1) 交通基本法

フランスにおける種々の制度的変革の基礎として、1982年に制定された国内交通基本法(Loi d'orientation des transports intérieurs, 以下LOTI)があることはよく知られている。LOTIはフランス国内の交通に関する原則とその将来にわたる方向を示したものであり、制定以降も幾度となく修正が加えられて現在に至っている。

1) 交通権

LOTIの内容で最もよく知られているのは「交通権」の概念であろう。交通権は、「全ての人の移動する権利」「交通手段選択の自由」「貨物を自らあるいは企業等に委託して輸送する際に認めら

れる権利」「交通手段やその利用方法について情報を得る権利」という4点によって定義され、その実現に伴って、「誰もが容易に、低コストで、快適に、同時に社会的コストを増加させないで移動する」ことが、公共に広く開かれた交通手段によって可能になるとされている。

フランスにおける交通政策は、全てこの交通権を実現させることを目的として実施されているといえる。このことから、一部の人々のモビリティのみを向上させるような政策を実行することはできないため、公共交通の整備・運営が重視されている。

交通に関わる権利は「あえて明文化しなくても暗黙の了解を得ている」とする意見も多いが、LOTIにおいてはこの権利の実現のためという明確な目的をもって各論が組み立てられており、交通に関わる政策の方向づけという点で大きな役割を果たしていると考えられる³⁾。

2) 地方分権とLOTI

さて、LOTIの特徴は交通権だけではない。もう一つの特徴として、地方分権化を強調していることも特筆される。

ミッテラン政権の設備大臣フィテルマンは、1970年代を通じてTGVやVALといった新しい交通システムが実用化されたことを評価しつつ、自動車交通への過度の依存とそれによる公共交通の陳腐化を問題視し、さらに交通関連の効率化が進まないことを経済停滞の一因として指摘した。その上で、このような交通問題の解決と、問題の背景にある時代に合わず互いに矛盾している交通関係法律を整理しようとする意図のもとでこの法律を策定したという。そのための方向性として、全交通手段を考慮した交通システムの運営を行政が行うことを原則とする総合政策の実現を目指すこととし、そのために必要な制度的基盤をこの法律で確

1) フランスではLRTについて、従来の路面電車と区別せずトラムと呼ぶのが一般的である。

2) 参考文献[1]。

3) なお、野口(参考文献[2])に見られるように「交通権は思想であり個人の権利として定めるものではない」とする学説も存在するが、法律の解釈についてここで言及することは避けたい。ただ、交通権をどのように理解するにせよ交通権を実現させる方向でフランスの交通政策が進められてきたことは疑いようのない事実である。

立させることを目標としている⁴⁾。こういった背景もあり、現在の LOTI は以下のような特徴を備えている。

- ・鉄道、自動車、河川輸送、航空の全ての国内交通手段ならびに交通政策の意義と責務を、総合的かつ整合的に明らかにしている
- ・公共交通システムの整備・維持における国や地方政府の果たすべき役割と責任を明らかにしている
- ・交通政策の策定と実施に関して地方分権の推進を打ち出している

つまり、利用者の交通権の実現が中央政府と地方公共団体にとっての政策目標となり、そのための施策に対して財政的な支出を行うことが必要となったのである。その実現のために地方分権の推進を謳い、中央政府と地方政府の間の役割と責任についても明確に分離した。具体的には、地方交通に関する計画策定や公共交通の運行等については一部財源的支援も含めて地方政府の責任で行うことになり、中央政府は国際間交通、国内都市間幹線交通を除いては地方政府との計画契約制度のもとで間接的に計画に関わるという形になった。

上記のような枠組みの策定にあたり、LOTI はそれまでのモード別の法律群を見直して、統合的な法体系となるよう構築されている。加えて、計画で示される施策の評価に際しては、採算性ではなく社会的経済性による効率性を重視しなければならないことも明記された。

つまり LOTI は、都市交通を採算事業でなく公益事業と捉え、その運営は地方政府が責任をもって行うことを求めている。このような法的な基礎のもとで、以下で示される各種の枠組みが構築されていると考えられる。

(2) 都市交通の計画

前述のように LOTI は国内の各交通分野における方向づけの役割を果たしているが、特に都市内

の交通に関してはモード別ではなく全ての交通機関を一括した計画・運営を求めている。そのため、都市内交通政策に不可欠な概念として LOTI で定義されたのが都市圏交通計画 (Plan de Déplacements Urbains, 以下 PDU) である。

PDU は都市圏内の全ての交通に関する計画である。都市圏内の交通に関する整備・運営計画と予算案は毎年策定されるが、PDU は毎年の交通整備・運営に対する指針として利用されるものであり、その都市圏の将来像とその実現のためのプロジェクト案・交通政策の原則が中心的に記述されたものである。

PDU は各都市圏固有の問題を解決することを念頭に置いて策定されるが、その計画目的は LOTI で以下のように規定されている。

- ・自動車交通の削減
- ・経済性・環境保全に効果的な公共交通・自転車交通・歩行者交通の整備・支援・強化
- ・国道・県道を含めた、都市圏内の全道路ネットワークの効率的な整備・運営
- ・駐車政策の体系化・課金システムの適用
- ・旅客交通・物流の合理化
- ・公共交通・自家用車の相乗りによる通勤の促進と、そのための地方自治体・民間企業による通勤交通計画策定支援
- ・公共交通利用促進のため、駐車料金などその他の交通手段も考慮した運賃・料金体系の適用

冒頭に「自動車交通の削減」が掲げられているように、都市圏内の住民が公共交通や自転車などを快適に利用できるようにすることが、どの都市圏の PDU にも共通の目標である。

LOTI 制定当初は、PDU の規定は極めて概念的なものであり、細部は後に政令で規定すると定められていた。1983年以降、いくつかの都市圏で実験的に PDU 策定作業が行われ、グルノーブルのようにトラムの新規整備が実現するなどの成果が上がった。しかし全国的に PDU を活かした交通

4) 参考文献 [3]。

政策が普及するのは、1996年の LAURE 法（大気法）制定に際しての LOTI 改定に伴って、人口10万人以上の都市圏において PDU の策定が義務づけられたことによるものである。上述の PDU の目的も、この改定で LOTI の法文に加わったものである⁵⁾。

PDU の内容は都市圏の現状分析等に留まらず、実施されることを前提とした将来計画を含んだものである⁶⁾。従って、計画実施の際の財源調達計画や、実施された計画・政策の評価手法といったことも計画に示されることが少なくない。

PDU の策定は各々の都市圏行政の責任のもとで進められる。1996年の改定の際、PDU 策定義務のある都市圏の策定期限が1999年度中と設定されたが、リヨン都市圏以外はこの期限に間に合わず、最終的な期限は2004年7月となった。それまでに策定に関わる全ての手続きを終えられたのは、策定が義務化されていた72都市圏のうち50都市圏であった。また策定後も5年後の見直しと、将来計画の目標年次となる10年後の改訂が義務づけられている。2006年の段階では、既に見直しが完了したところが7都市圏、完了予定となっているところが6都市圏となっており⁷⁾、既に多くの都市圏で計画の見直しが進められていることが分かる。

(3) 都市交通に関わる組織

ここでは、上述した計画を策定する主体や交通事業を担当する組織について簡単に触れる。行政のあり方や交通事業者の関わり方についてもフランスの方法には注目すべき部分が多い。

1) 都市交通を管轄する行政組織

PDU の計画対象地域は都市交通区域(Périmètre des Transports Urbains, 以下 PTU) という。フラ

ンスでは現在でもコミューンが多数存在しているが、特に都市化が進んだ地域では、コミューン内で住民の交通行動が完結することはあまりなく、複数のコミューンが一つの都市圏を形成していることが多い。そのため EPCI 制度を用いて複数コミューンの業務の一部を一体的に行うのが一般的である。従って PTU も各都市圏の実情に合わせた形で決められるが、実際には EPCI の範囲全体を都市交通区域に指定することが多い。ただし小規模な都市圏などでは、コミューン単独で PTU を形成することもある。

PTU に指定されると、LOTI の都市圏交通に関わる条文の適用対象となり、そうでない地域と比べて計画策定を含めて行政側の権限が大きくなる。PTU は地方が自主的に形成するものであり、中央政府が強制的に指定するような性格のものではない。

各 PTU には、その地域の交通に関する全ての責任を負う機関として都市圏交通局 (Autorité Organisatrice de Transport Urbain, 以下 AOTU) が存在する。この AOTU は行政の一部門である。複数コミューンからなる PTU の場合にはその地域全体を管轄する EPCI に AOTU が含まれ、コミューン単独の場合にはそのコミューンに AOTU がある。

LOTI では、PDU には都市交通の物的計画のみならず、財源に関する計画も含むものとされていることもあり、AOTU は計画策定と予算措置の両面で責任を負う。LOTI に示される AOTU の主な役割は以下の通りである。

- ・都市交通に関連した社会資本の整備・運営
- ・交通活動の規制措置とその適用
- ・交通システムに関する情報提供
- ・年度毎の都市交通政策の策定——具体的には、

5) この間、1982年～1996年までの PDU に関わる取り組みの経緯は野口(参考文献 [2])に詳しい。なお野口はこの論文中で筆者の研究成果に対する批判を展開しているが、これはフランスの都市交通政策が有効に機能している主要な要因について、野口は PDU の策定プロセスが重要と捉え、一方筆者は PDU を取り巻く制度全体としての効果がわが国にとって重要であると考えているという見解の相違が主因であり、どちらが正しいという性質のものではない。

6) PDU の具体的な策定方法については本稿では詳述しないが、望月(参考文献 [1])、野口(参考文献 [2])等に詳しい。PDU 策定に際してフランスで推奨されているプロセス自体の持つ、複数主体間の合意形成を促進するという特徴は注目に値する。

7) 参考文献 [4]。

公共交通運営企業の選択・契約関係、公共交通各路線の運行間隔、車両の種類、運営技術、国による枠組みと整合的に決定された運賃システム制度、等

- ・PDUの策定
- ・都市交通ネットワークの整備・運営に関する資金調達・投資に関する手続きの決定

つまり、公共交通・道路交通を問わず、都市圏内の全ての交通に関して、計画・整備・運営・財政等あらゆる面での施策を実施し、またそれに関する責任を負う。なおPDUや年度毎の交通整備・運営計画に関しては、施行に際して議会の承認を必要とする。またPDUに関しては議会の承認の前の段階で情報提供・意見聴取が義務づけられている（(5)合意形成手法（p.77）参照）。

AOTUは2007年現在で、フランス全土で264存在する。うちEPCIが各形態の合計で208、コミューン単独のものが56となっている⁸⁾。

2) 公共交通を運営する事業者

AOTUに委託されて公共交通を運営する事業者は、半官半民の企業（混合経済会社・SEM）の場合と完全私企業の場合がある。しかし多くの場合、資産はAOTUの所有となっている。

公共交通運営事業者の多くは、いわゆる公共交通グループに所属している。主なグループには「Veolia Transport」「Keolis」「Transdev」が存在する⁹⁾。なおこれ以外にもグループは存在する上、どこにも所属しない小規模な運営企業もある。各事業者は契約を通じて都市圏での運営権を委ねられ、各公共交通グループはスタッフ派遣、ツール提供等を通じて各事業者の運営を助けている。

都市圏が小規模な場合にはAOTUが直接運営することが多いが、大規模な都市圏でも企業ではなく公社の形態で運営するところも存在する。

各PTUの交通事業の運営は、モードに関わらず全てAOTUと契約を結んだ一社だけが行う。

企業間競争は、都市圏を担当できるか否かの段階でのものであり、実際の運営にあたって複数の企業どうしが競争することはない。これはサービス水準はほとんどAOTUが決定するため、経営上行えることが限られていることによる影響が大きい。公共交通運営事業者は、行政の補助金による経営条件の改善を受けて実際の交通サービス運営を担当している。この補助金は事業者の運営補助にとどまらず、都市交通に関する様々な施策に投入される。この補助金の原資となるAOTUの財源については次項で紹介する。

(4) 都市交通の財源制度

法があり、計画制度もあり、組織がしっかりしていても、施策を実施するための財源がなければ都市は何も変わらない。その点でフランスはわが国にない特徴ある制度を持っている。ここはフランス都市交通政策に対して大きな役割を果たしている財源制度について触れる。

1) AOTUの財源

都市交通に関する責任は全て当該都市圏のAOTUが負うことになっているので、毎年の財源調達とその支出についての計画はAOTUが策定する。その際、AOTUの所属する行政体の議会において事前に承認を受ける必要がある。

AOTUの収入源としては、一般財源、地方債、中央政府からの補助金、交通負担金（Versement Transport, 以下VT）が存在する。このうち前者2者は交通だけでなくその行政体の業務全体（上下水道・廃棄物処理等々）に対して支出されるものであるが、後2者は都市圏交通に限定して使用される、目的税的な性質を持った収入である。なお地方債の起債理由は投資的経費に限定されており、交通に関しては大規模な施設整備に限られる。

これらの収入を、施設整備や交通運営（事実上、公共交通運営事業者に対する補助金）等に対して支出す

8) 参考文献 [5]。

9) 参考文献 [6]。

る。なお AOTU が EPCI である場合、その形態によっては収入が一元化できないこともあるが、その場合には EPCI だけでなくその構成コミューンが一部費用を拠出金という形で負担することになる。

近年における地方部の AOTU 全体の収入は図の通りである。AOTU 全体の収入に対する VT の重要性や、運賃収入の割合が大きくないこと、国の補助が僅かであること等が読み取れる。

2) 交通負担金制度 VT

さて、フランスの都市圏交通の財源に関してきわめて大きな役割を果たしているのが、上述した VT である。1970 年代に創設され、幾度かの制度変更を経て現在に至っている¹⁰⁾が、AOTU にとって最も重要な財源である。というのは、他の財源と違って VT は目的税的な性格を持つ自主財源だからである。

VT は、PTU 内に立地する従業員 10 人以上の法人を対象とし、その給与総額に対して課税するものである。なおフランスの地方税制度では、このような外形標準に対して課税するのは一般的で特に珍しいものではない。徴収主体は URSSAF (社会保険料の拠出金徴収機構) であり、収入は手数料等を差し引いた上で AOTU に支払われる。

VT の税率¹¹⁾は場合によって異なっている。表 1 ではパリ圏を除く地方部での VT の制限税率を示しているが、公共交通の専用空間 (Transports Collectif en Site Propre, 以下 TCSP)¹²⁾を整備する場合には制限税率が大きく上がるのが判る。

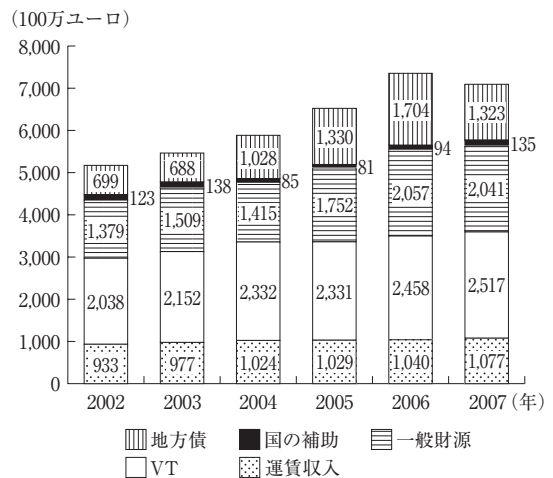
制限税率の設定は中央政府が行っている。TCSP が必要な都市圏には、TCSP 計画が PDU をもとにして承認されれば VT の税率を上げることを許すという形で、TCSP 導入を促すツールとして活用していると考えられる。フランスで tram 等の新設が相次いでいる最大の要因はこの制度にある

10) 参考文献 [7]。

11) VT は税ではないが、目的税的な側面が強いため、ここでは他の用語でなく税率という用語を用いる。

12) 自動車交通に影響されず優先的に走行できる公共交通機関を指し、フランスでは政策上その導入が推進されている。TCSP には tram だけでなくガイドウェイバスや VAL 等も含まれ、ガイドウェイバスながら外見は tram に近い TVR 等の導入事例もある (参考文献 [8])。

図 AOTU の収入



注) パリ圏を除く地方部の各 AOTU の合計を示している。

出典：参考文献 [5] をもとに筆者作成。

表 1 VT の制限税率

制限税率	人口	その他要件
0.55%	2万~10万人	
1.00%	10万人以上	
1.75%	10万人以上	TCSP 整備/運営中
+0.05%	特定の EPCI 形態の場合のボーナス	

注) 地方部に適用される税率を示している。

出典：参考文献 [9] をもとに筆者作成。

と考えられる。

もちろんこの税率は制限税率であるから、各都市圏はこれ以下の水準で税率を自由に設定できる。

表 2 の通り、主要都市圏でも制限いっぱいまで税率を上げていないところもある。

なお各都市圏の公共交通運営事業者も運賃を徴収しており、これによる運賃収入も AOTU の収入の一部と考えてよい。AOTU はその都市圏の公共交通のサービスレベルを決定し、予算措置を行っている。つまり AOTU は、公共交通運営企業の支

出額と、それから予測運賃収入額を差し引いた補助額を決定しているのであり、事業者側が運賃水準等を決定するわけではない。ただこの収入は、当然ながら公共交通の運営のみに使われる。

事業者にとっては、補助金があることで採算性が確保でき、運営努力の結果として収入が増加すれば利益の増加につながるという仕組みになっている。このような枠組みの存在が公共交通を運営する企業グループが形成される要因の一つとなっていると考えられる。

(5) 合意形成手法

ここまでで紹介した制度だけでも、特に運営に関しては十分と考えられるが、PDU策定や大規模な施設整備を伴う交通プロジェクト等の実施にあたっては、住民参加を含めた意思決定のための手続きが欠かせない。ここでは住民参加制度を中心に、PDUや各種施設整備に際して用いられる合意形成のための手法について簡潔に述べる。

1) 住民参加制度のこれまでの経緯

フランスでは古くから、大規模な開発に際して計画案を広く一般に公開し意見を収集する試みが行われていた。一般にフランスでは専門家に対する信頼が厚く、計画案そのものの策定に関してはほとんど専門家に委ねられてきたが、一方で地域固有の問題や計画の細かい瑕疵の指摘といった点で一般住民の意見も重視されており、議会で計画案の承認を受ける前に住民意見を取り入れることがごく一般的に行われ、1930年頃という極めて早い段階から徐々に法制化されてきている。

表2 TCSPの存在する都市圏における税率と税収

都市圏名	AOTU人口(人)	VT税率	制限税率	収入
ボルドー	671,875	1.75%	1.80%	106,256
カン	226,679	1.75%		37,956
ゲルノーブル	399,668	1.80%		69,019
リール	1,107,044	1.80%		158,164
リヨン	1,186,605	1.75%		208,599
マルセイユ	991,953	1.80%		109,855
モンペリエ	372,218	1.80%		55,884
ナンシー	264,657	1.80%		44,220
ナント	568,517	1.80%		94,494
オルレアン	273,781	1.75%		46,331
レンヌ	375,740	1.80%		71,387
ルーアン	400,269	1.80%		58,912
サンテティエンヌ	390,412	1.50%		34,647
ストラズブル	456,551	1.70%		73,228
トゥールーズ	767,911	1.70%		139,246

注) 2005年当時の数値。パリ圏を除く。また収入の単位は100ユーロである。
出典：GART(参考文献[9])をもとに筆者作成。

ただし、この法制化は主として土地収用について行われてきたものであり、土地収用の有無に関わらず環境に影響を与える事業一般に対して住民意見を取り入れる手法が法制化されたのは1983年以降のことである。従って交通関連での住民参加の歴史は、法的にはそれほど古いわけではない。

現在は、計画の構想段階で行われる公開協議(Débat Public)、計画策定の全段階で行われる事前協議(Concertation Préarable)、計画段階の最後、議会承認の直前に行われる公開事前調査(Enquête Publique)の3種が、合意形成を目的とした住民参加制度として位置づけられている。またこれら以外に住民投票(Référendum Local)が政策の是非を問う目的で制度化されている。これらのうち住民投票以外は、ある条件を満たす計画に関しては全て、法的に実施が義務づけられている。計画策定・実施過程の中で行わなければならないことが明示されていることで、どのような施策でも最低限の合意形成がなされているといえる。以下は都市交通に関わるプロジェクトで用いられる事前協議と公開事前調査の概要である。

2) 事前協議

一定以上の規模のプロジェクトの計画段階から完成に至るまで、継続して行わねばならないプロセスである。具体的には、逐次事業側の計画等の情報を住民に開示すると同時に、住民の意見を聴取するものである。都市計画法典で規定された手続きだが、方法は明記されておらずそれぞれの裁量に委ねられている。説明会や展示会、広報誌といった手段を用いて計画について広く周知し、意見を手紙・E-Mail、電話等で把握するというかたちが多い。

3) 公開事前調査

プロジェクト計画の議会での議決に先立って、その妥当性を検討するプロセスである。フランスでは、議決された計画の内容を変更することはほぼ不可能であるため、その前の段階で計画の是非を検討するこのプロセスは極めて重要である。

具体的には、プロジェクトと直接利害関係のない調査委員会が、公共の場でプロジェクトの説明を住民に対して行った上で意見聴取を行い、専門家の意見も取り入れて報告書を作成するものである。住民は自由に意見表明ができ、その意見は専門家の意見とともにそのまま報告書に記載される。1カ月程度の期間で行われ、その間は住民に対する説明が継続され、広報誌の配布や調査員による聞き取り調査なども行われる。そして、報告書は議会に提出され、議決の際の判断基準として利用される。

おわりに

フランスの都市交通には、以上でみてきたような制度上の特徴がある。このような制度上の変革

による成果として分かりやすいのはトラム等の整備・開業であるが、表3のように年々軌道系の交通機関の走る都市圏の数が増加している。このことから、フランスでは近年の制度の変革と機を同じくして都市の大胆な変革が実現しているといえよう。

一方で、LOTIに示されたPDUの最大の目的である「自動車交通の削減」については、成果が上がりつつある部分はあるものの十分に達成できているとはいえないので、フランスの枠組みはわが国にとって、全ての面での先進事例であるとはいえない。しかし、計画と財源、組織、意思決定に関わる制度が、整合性のある目標に向かって基本法を軸に構成されている点が、既に人口減少の始まっている地方部の都心再生や都市構造変革、さらにはわが国の今後の政策枠組みを考える際に極めて有用ではないかと考えられる¹³⁾。

[追記]

本稿は、第528回運輸調査機関連絡懇談会における発表の一部を、筆者の博士論文¹⁴⁾を踏まえつつ既存研究成果を含めた最近の資料を用いて再構成したものである。

[参考文献]

- [1] 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。
- [2] 野口健幸(2006)「公共交通利用促進に向けたフランスの都市交通戦略に関する考察」、『運輸政策研究』(第9巻第1号), pp.2-13, 運輸政策研究機構。
- [3] シャルル・フィテルマン(藤井秀樹訳)(1986)「新しい交通政策をめざして」, 交通権学会編『交

13) なお野口(参考文献[2])は、フランスの都市交通から学ぶべきは本稿で示したような制度的な特徴ではなく、PDUの策定手法自体が持つ合意形成ツールとしての側面にこそ注目すべきと主張している。筆者はこの点については、財源や組織といった計画の実現に関わる部分の問題が解決されないと、PDU策定のプロセスがわが国に与える示唆の重要性は増してこないと考える。この議論に興味のある読者は本稿と併せて野口(参考文献[2])を参照されたい。

14) 参考文献 [10]。

表3 TCSPの導入経緯

都市圏名	TCSP 形式	開業(年)	AOTU 人口 (人) (参考)
マルセイユ	メトロ	1977	1,034,304
	トラム	※(2007)	
リヨン	メトロ	1978	1,274,069
	トラム	2001	
リール	メトロ (VAL)	1983	1,124,816
	トラム	※(1994)	
サンテティエンヌ	トラム	※(1992)	385,962
ナント	トラム	1985	594,732
グルノーブル	トラム	1987	403,217
トゥールーズ	メトロ (VAL)	1993	661,535
ルーアン	トラム	1994	411,721
ストラスブール	トラム	1994	473,828
モンペリエ	トラム	2000	412,070
ナンシー	トラム (TVR)	2000	263,692
オルレアン	トラム	2000	279,453
カン	トラム (TVR)	2002	223,106
レンヌ	メトロ (VAL)	2002	395,748
ボルドー	トラム	2003	714,761
クレルモン=フェラン	トラム (トランスロール)	2006	286,906
ミュルーズ	トラム	2006	172,161
ヴァランシエンヌ	トラム	2006	166,654
ル=マン	トラム	2007	184,958
ニース	トラム	2007	517,699

注) 参考文献 [9] で、パリ圏以外でメトロあるいはトラムが運営中とされている都市圏を取り上げている。トラムの開業年の※は1970年以前から運営されていることを示しており、()内は車両等の近代化がなされた年を示している。

注記のないメトロは地下鉄、同じくトラムは一般的な路面電車形態のものである。

人口は参考文献 [10] 等いくつかの文献をもとに、都市圏規模を把握するための参考として記載した。

出典：筆者作成。

通権 現代社会の移動の権利], pp.273-282, 日本経済評論社.

[4] MEEDAT, Etat d'avancement des PDU obligatoires (juillet 2006), MEEDAT, 2006.

[5] GART, L'année 2007 des transports urbains, 2008.

[6] 柴山多佳児・家田仁(2008)「ローカル公共交通サービスの「グローバル・オペレータ」」, 『運輸と経済』(第68巻第10号), pp.58-66, 運輸調査局.

[7] 氏岡庸士(1997)「フランスの都市交通と費用負担——事業所税の実態と役割」, 『運輸と経済』(第57巻第6号), pp.66-78, 運輸調査局.

[8] 青木亮・湧口清隆(2008)「フランスの都市交通政策にみるガイドウェイ・バスの意義と役割」, 『公益事業研究』(第60巻第1号), pp.1-9, 公益事業学会.

[9] GART, Le Versement Transport en 2005, p4, 2007.

[10] DGCL, BIS (Bulletin d'Informations Statistiques de la DGCL) N° 65—Février 2009, DGCL, 2009.

[11] 板谷和也(2005)「実効性を考慮した都市圏総合交通計画に関する研究——フランス PDU を題材として——」, 東京大学大学院新領域創成科学研究科環境学専攻博士論文.