



風力発電の電気を一部使用して走行する電車（マルメ、スウェーデン）

海外トピックス

環境グルネルからの示唆——交通政策を中心に

いた 板 谷 かず や 和 也 調査研究センター研究員

1. 環境グルネルとは

フランスのサルコジ大統領は、立候補の際に「持続可能な発展」（développement durable）を公約の一つに掲げた。当選後には、この実現を目指して従来の中央政府組織を再編し、「エコロジー・エネルギー・持続可能な発展・国土整備省」（ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire）を設立するなど、環境政策を重視する姿勢を前面に出している。

特に、2007年10月に協議会が開催された環境グルネルは大いに注目されている。「グルネル」（Grenelle）は大規模な首脳会合や協議会を示す表現だが、もともとは1968年の5月革命において、政府・労組・経営者が協議して作ったグルネル協定およびその協議が行われた労働省の面するグルネル通りが語源である。「グルネル」自体にこのような意味があるため、日本では直訳的な「環境協議会」などではなく「環境グルネル会議」などと表記されることが多い。本稿では当該の取り組み全体を「環境グルネル」と呼び、特に10月に開催された会議については「協議会」とする。なお本稿の執筆にあたっては、Document récapitulatif des table rondes tenues à l'Hôtel de Roquelaure les 24, 25 et 26 octobre 2007等の政府文書および各種和文文献を参考にしている。

環境グルネルには中央政府だけでなく地方政府、経営者団体、労組、環境NGO等が参加し、地球環境保全や温暖化防止のための具体的な施策につ

いて討議した。幅広い層が参加する会議であるという点で、環境グルネルと1968年のグルネルは共通である。

協議会の開催にあたって、事前に6つの作業部会とその下にいくつかの分科会が組織されて環境に関わる提案が出され、これについての議論が各地方およびインターネット上で行われた。協議会では、この提案について利害関係者が議論・交渉し、施策の具体的な方向性を決定した。

決定された環境政策は、エネルギー、交通、建築、農業等多岐にわたる。会議後には、これらを法的に有効にするため、法制化に向けた取り組みが進められた。2008年4月に公表されたグルネル第1法案（環境グルネル基本法案）では、持続可能な成長、雇用強化、内需拡大の3点が、具体的な数値とともに目標として掲げられており、環境政策を実現させるための前提条件としての国民の生活や経済発展を重視していると考えられる。

この法案は国会でほぼ全会一致で承認され、2009年に入ってからグルネル第2法案が提出されている。これは第1法案で示された目標を実現させるための、具体的な方法を規定するもので、建築・都市計画、交通、エネルギーと気候、生物多様性、リスク・健康・廃棄物、ガバナンスの6分野から構成されている。

環境グルネルはこのように、幅広い政策分野を包含し国民的な規模で行われているプロジェクトである。この中で交通は、環境グルネルの対象の一つに過ぎないが、大規模なプロジェクトの実施が公表されているなど注目すべき内容を含んでいる。そこで次節では、交通分野の施策について簡

単に紹介する。

2. 交通分野における施策

環境グルネルでは、交通分野における目標は、温室効果ガスの排出を2020年までに20%削減し、1990年と同等のレベルとすることとされた。そのための具体的なプロジェクトとして挙げられた主なものは以下の通りである。

- 1) 自家用車の1 kmあたりCO₂排出量を、現在の176 gから2020年までに130 gに減らすことを目標とし、排出量の大きい自動車に対しては課税、逆に少ない自動車に対しては補助金を与えるという枠組みの環境シール(原語でécopastille、自動車に貼るステッカーを指す)制度を導入する。
- 2) 自動車の代替交通手段を充実することで、都市内交通、地方交通における大気環境を改善する。そのため、カーシェアリングや徒歩、自転車等の利用を促進する一方で、新規にトラム路線を1,500 km 整備する。そのための費用180億ユーロのうち、中央政府が40億ユーロを負担する。
- 3) 長距離交通においては、航空および自動車の代替交通手段として、2020年までに新規に高速鉄道路線を2,000 km 整備し、さらに2,500 km の路線延長を検討する。

その後の環境グルネル基本法案では、都市内交通において新設される路線がトラムに限らずTCSP(専用空間を走る公共交通。バス専用道なども含む)となっているなど、いくつかの変更が見られる。

さらに、持続可能な都市を実現するための取り組みとして36都市圏における計50の計画が発表され、これらの中で新たに365 km の TCSP 路線が整備されることとなっている。中央政府はこれらの計画に対して8億ユーロの補助を行う。

これらの施策は、一貫して自動車や航空といった温室効果ガスを多く排出する交通機関の利用割合を減らし、鉄道、トラムを始めとする公共交通や自転車等のクリーンな手段に転換させることを目標としている。単なる掛け声や精神論だけでな

く、便利で使いやすくなるような整備を行いつつ適切な課税・課金を試みようとしている点で、実効性の高い施策群であるといえよう。

3. 環境グルネルから日本への示唆

環境グルネルで決定された各種の政策は本稿で紹介しきれないほどの分量だが、それぞれが革新的で注目に値する。その中で交通分野の政策を見ると、環境政策でありながら積極的に投資する内容となっており日本の現状とは大きく異なる。しかし、真に注目すべきは各政策の内容より環境グルネル全体の進め方であると筆者は考える。

環境グルネルの進め方からは、利害が一致しない問題におけるフランスの取り組み方の一端が窺え、興味深い。環境問題に対する対策は、産業界に対して制約を課すものが多いことから、環境活動家と産業界では意見が正反対になりがちである。そのため、多主体による議論のもとで環境行動の提案を作り、会議の場で交渉し妥協点を見つけるというかたちで実現可能な政策案を決定するという手法は有効である。また環境グルネル基本法案の目標を見ると、単に環境保護を目指すというよりもむしろ国民の生活水準を下げないようにすることを重点においているとも受け止められる。

一方の日本では、自然保護を中心とした環境政策が幅を利かせる一方で、経済活性化を目的とした高速道路割引が実現してしまうなど、政策に一貫性が見られない。環境グルネルの議論を見る限り、環境問題の解決と経済活性化は本来セットで議論すべきであると考えられるが、日本では両者を同一の枠組みで議論する準備ができていない。例えば高速道路の割引のために用いられる公費を、各地の公共交通整備・運行に用いたとすると、雇用の創出や維持、交通弱者対策、中心部の活性化等に十分に活用可能と考えられるが、そのような政策について十分に議論された形跡はない。

日本はフランスの環境グルネルから、各論ではなく全体を通じた政策推進の枠組みについて学び、政策形成過程の改善に役立てる必要があるのではないだろうか。