

フランスで導入されるモビリティ基本法

はぎ わら たか こ
萩原隆子 調査研究センター主任研究員

■はじめに

2019年11月に国民議会（下院）にてモビリティ基本法（loi d'orientation des mobilités: LOM）が可決され、12月24日に公布された。LOMとは、特に日常生活に密着したヒト・モノの移動の最適化を図ることを目的とした法律であり、2017年から議論が進められてきた。

本稿では、LOM策定に至る経緯、フランスが抱えるモビリティに関する問題やLOMの概要について紹介する。

■LOM策定に至る経緯

現在、フランス国内の交通政策の基本方針は、1982年に制定された国内交通基本法（LOTI、2010年12月に国内の交通諸法を統合して交通法典が制定された）に基づいている。LOTIは、国民が自由に移動する権利（交通権）、国内交通機関それぞれの意義と責務、公共交通機関の整備と維持に関して国と地方自治体が果たすべき役割の明確化など、国内交通の総合的発展のための指針を定めた法律である。そのLOTIが制定されてから35年を経て、フランス国内のモビリティを取り巻く環境は大きく変化し、移動の現状や移動に対

する国民のニーズも大きな変貌を遂げた。そのため、従来の交通政策では対応しきれない課題を解決すべく、LOMが制定されることとなった。

2017年から議論が進められていたLOMは、2018年11月に法案が閣議で採択された。2019年4月には元老院（上院）で、同年6月には国民議会で同法案の一部修正を条件に可決されたものの、同年7月に開催された両院協議会にて修正法案の合意には至らなかった。その主な理由は財源の確保に関して確約がなされていないことによるものであった。その後、再度元老院および国民議会で行った採決は両院不一致となり、同年11月に国民議会で最終的な採決が行われ、可決された。なお、憲法院による合憲性の審査を経て、12月24日に公布された。

■フランス国内のモビリティが抱える問題

現在、フランス国内のモビリティが抱える問題は、大別すると以下の4点である。

まず最も大きな問題は、移動における「地域格差の拡大」である。フランス本土人口の約30%は公共交通による移動手段が提供されていないエリアに居住しており、自家用車以外の選択肢がないと言われている。交通手段の選択肢の欠如による

不公平感を引き起こし、日常的な外出や通勤を難しくしている。現状では労働者の10人に7人が自家用車で通勤しており、世帯支出に占める費目別支出割合では交通費が最も高く(18%)、買い物等を含めた経済活動にも影響を及ぼしていると考えられている。

2点目の問題は、「緊急を要する環境・気候変動対策」である。輸送セクターの温室効果ガス排出量は、フランス国内の温室効果ガス排出量全体の約30%を占める。その背景には、前述した通り、自家用車での移動を余儀なくされる地域や国民が多数存在していることがある。そのため、自家用車からの脱却および環境にやさしい移動手段の導入・充実を図ることが喫緊の課題となっている。

3点目の問題は、「優先順位を間違えた過大な投資」である。特に鉄道においては、高速鉄道(TGV)等の大規模計画を優先し投資を集中し過ぎた結果、日常交通の改良・改善に必要な投資が後回しにされてきた。そのため、利用者からの日常交通に対するニーズが犠牲となってきた。

そして、最後の問題として「新しく出現したモビリティサービスへの対応」である。前述の通り、地域によって利用交通手段等の格差が拡大していたり、日常交通の改善が求められていたりする現状を打破すべく、また環境への配慮が求められる現状に呼応すべく、交通業界においても革新的な取り組みやサービスが出現している。それらの公平で安全な利用を推進するための基本方針が必要とされている。

これらの問題に対する根本的な変換・改良を進めるために、LOMの策定が求められているのである。

■ LOMの概要

～フランスのモビリティ政策の方向性～

前述した4点の問題解決のために、LOMでは①日常交通の改善を目的とした多額かつ最適な投資の見直し、②新しいモビリティやサービスを活用したソリューションの導入・促進、③環境に配慮したモビリティへの移行の推進、という3つの方針を掲げている。それぞれの主な具体的施策は以下のとおりである。

①日常交通の改善を目的とした十分かつ適切な投資の見直し

従来の投資内容および金額を見直し、2018年からの5年間で交通全体に対して134億ユーロ(1ユーロ≒120.31円、2019年11月の月中平均仲値)の投資を計画している。この額は、2013～2017年に比べて40%増となり、さらに2023～2027年では143億ユーロと拡大する予定としている。特に、投資額全体の4分の3を鉄道事業(貨物・旅客)へ充て、日常移動を支える改善策に重点的に投資することを明確に打ち出した。既存鉄道ネットワークの維持を目的とした改良、大都市圏における混雑緩和を目的とした通勤鉄道(RER)の整備、地方における交通手段の整備などに充てられる。

なお、LOMにおいて拡大する投資の財源としては、石油製品特別税(TICPE)の増税分や、航空利用により課税される新たな環境税などが追加される予定である。

②新しいモビリティやサービスを活用したソリューションの導入・促進

主に、自家用車以外の選択肢がない地域におい

て代替ソリューションの提供を目的として、ハード面・ソフト面双方から交通手段の発展を探る。

ハード的な施策としては、地方自治体やモビリティ局 (autorité organisatrices de la mobilité: AOM) が中心となって、デマンド交通、相乗り、シェアリングサービス (自動車, 二輪車, 自転車等), 自動配車システム (VTC) の導入を進めるとともに、2020 年からは自動運転の小型シャトルバス (Navette) の循環運行も検討されており、用途に応じた自家用車以外の選択肢の拡大を目指している。

一方で、ソフト的な施策としては、誰もが容易に最適な交通手段の検索・チケット購入ができるようオープンデータ化を推進する。そして、既に SNCF や一部の地域で導入されているサービス提供者と利用者をつなぐプラットフォームの整備の拡大、ICT の活用によりシームレスな移動の実現を促進する。また、労働者に対しては、通勤における交通手段の選択肢の拡充および利用促進のために、年間上限額を設けた相乗りまたは自転車の定額乗り放題パッケージプランの導入も予定している。

③環境に配慮したモビリティへの移行の推進

最後に、環境に配慮したモビリティ利用への移行促進のために、低排出車両のみ通行可能なゾーンの設定、相乗り利用向上のための優先レーンの整備やサービス提供事業者への補助金交付、2022 年までに電気自動車充電ステーション設置数を 5 倍増、2024 年までに自転車利用率 3 倍のための基金創設や駐輪場整備などの施策を計画している。このような取り組みを進めることで、2030 年までに CO₂ 排出量の 37.5% を削減、2040 年までに

化石燃料 (ガソリンや天然ガス) を使用した自動車の販売禁止、そして 2050 年に陸上輸送活動におけるカーボンニュートラル (CO₂ の排出と吸収が同量となり相殺することを意味する) の実現達成、という目標を設定している。

■おわりに

LOM は当初、2019 年 9 月に公布する予定で議論が進められていたが、特に財源確保に関して十分な検討が行われず、現実性に欠けていたため想定以上に期間を要した。自動運転車両の実用化に向けた開発、交通機関のシェアを中心とした新しいモビリティソリューションの拡大、公平で容易なシームレスな移動の実現に欠かせない ICT を支えるための財源は不可欠である。現時点では 10 年後までの財源確保の見通しは立っているものの、フランスでは交通政策の推進が資金不足によりとん挫することも珍しくない。再び同じ轍を踏まないよう、継続的に財源を確保するための定期的な見直しやフォローアップが必要であろう。

[参考文献] (ウェブサイトは 2020 年 1 月 7 日最終アクセス)

- ・高澤美有紀 (2019) 「フランスの議会制度」『調査と情報』No. 1047, 国立国会図書館, 2019 年 3 月 14 日
- ・Ministère de la Transition écologique et solidaire (2019) ウェブサイト
(<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites>)
- ・Sénat (2019) ウェブサイト
(https://www.senat.fr/espace_presse/actualites/201902/orientation_des_mobilites.html)