

# フランス都市圏交通計画(PDU)の策定の実態

## - オルレアン都市圏を例に - \*

The Actual Condition of Establishment of Urban Transportation Plan in France (PDU)

-For an Example about Agglomération Orléanaise-\*

板谷和也\*\*・原田 昇\*\*\*

By Kazuya ITAYA\*\*・Noboru HARATA\*\*\*

### 1. はじめに

近年わが国でもLRTに代表される軌道系公共交通機関を見直す動きが高まってきている。中心市街地再生事業の一環として、またいわゆる交通弱者の移動を保障するための公共交通整備事業として、軌道系交通を新たに導入した例は欧米に数多い。しかしわが国では制度上の問題等のために実際に軌道系交通を新設あるいは復活させた例はない。

本研究はこのような現状に鑑み、都市圏交通計画を策定する過程で軌道系交通の導入を決定し実現させた都市圏の例としてフランス中部のオルレアン都市圏を取り上げ、計画策定とその実施状況について報告するものである。

### 2. フランス都市交通政策の現状

今でこそ軌道系交通の整備が順調に続いているフランスであるが、かつてはわが国と同様に次々に路面電車を廃止しており、都市内軌道系交通は1985年には3都市にしか存在していなかった。

しかし1982年にLOTI(Loi d'Orientation des Transports Intérieurs・国内交通基本法)が制定されてからこの傾向に変化が生じた。この法律の中で、世界で初めて「人の交通権(自由に移動する権利)」が明文化されたことで、いわゆる交通弱者に対する施策を行う必要が生じた。フランスにおける交通の多くは自動車担っているが、そのために自動車を運転できない人の移動が制限されていた。

またLOTIでは、都市圏レベルで交通権の理念を実現させるために、SD(Schéma Directeur・都市基

\*キーワード：PDU, Tram, 総合交通計画

\*\*学生員、修(環)、東京大学大学院新領域創成科学研究科

\*\*\*正員、工博、東京大学大学院新領域創成科学研究科

(東京都文京区本郷7-3-1、

TEL03-5841-6235、FAX03-5841-8527)

本計画・現在はSCOT・Schéma de Coherence Territoriale)と連携して「都市の将来像に至るまでの実現プロセス」としての都市圏交通計画(PDU・Plan de Déplacements Urbain)の概念が示された。そして、1994年にPDUを制定した都市に対して公共交通機関に関する国の財源補助を優先的に行うことが通達で示された上、1996年には大気法の制定に伴って人口10万人以上の65都市圏についてはPDUを策定することが義務付けられたため、多くの都市圏で策定プロセスが順調に進められている。

PDUの策定では、LOTIにおける自動車交通削減や公共交通の強化、環境影響の軽減、都市計画との連動といった政策上の原則が定められている。また前述の国による財源補助が充実しており、PDUで軌道系交通を導入した方がしないより会計上有利になるという状況になっていることが軌道系交通の導入が広まっている大きな要因である。

### 3. オルレアン都市圏

オルレアンはフランス中部、サントル州及びロワレ県の中心都市である。面積約336km<sup>2</sup>に対して人口は約26万人と人口密度の低さが特徴の一つであり、PDU策定以前には公共交通が陳腐化しサービス低下が著しかった。そのため、LOTIに定められた交通権の確保という観点からも公共交通のてこ入れが求められていた。

また都市圏の南部にはニュータウンが1960年代から建設されており、開発が進むにつれて22000人の人口と10000人の通勤者、15000人の通学者を抱えて大量輸送機関の必要性が指摘されていた。

ニュータウンの建設と前後してSDにおける都市計画対象地域がそれまでの56km<sup>2</sup>から160km<sup>2</sup>に広げられたことで、それまでは洪水の多発地帯となっていたロワール川南岸等の地域にも住宅の建設が進め

られ、都市圏の低密化に拍車がかかっていた。

#### 4. PDUの策定とその実現

上記のような地域固有の交通問題を解決しつつLOTIの理念を実現するために、1990年頃からPDUの策定作業が開始された。一般的にPDUの策定プロセスでは、1.具体的な都市問題の抽出 2.複数シナリオの作成 3.制度的検討・事業案の具体化 という手順を踏む。

オルレアン都市圏における都市問題としては前述の低密な開発に伴う公共交通の衰退の他に、都市圏中心部への自動車の流入の増加に伴う渋滞の慢性化や大気環境の悪化、騒音、交通事故の増加等が挙げられ、これらに対処するシナリオが複数検討された。

その中で特に、軌道系交通としてTram(フランスにおけるLRTの一般的な呼称)の導入が施策として優れているという結論に達した。特に前述の南部ニュータウンと都市圏中心部、北部のフランス国鉄駅周辺を結ぶ路線の必要性が高く、この南北路線を軸に検討が行われた。当時のオルレアン市長がTram導入に積極的だったこともあって調査・検討は順調に進み、制度的な後ろ盾もあり事業案としてまとめられ、1996年11月から3ヶ月にわたって公的審査(enquete publique)が行われた。

公的審査とは、第三者の専門家委員会が住民から意見聴取を行って取りまとめ、専門家としての意見・評価等を述べた報告書を議会に提出して承認を求めるものである。オルレアンにおけるTram事業案の公的審査に際しては、都市圏を構成する各コミューン(自治体)のうちTramの路線が通る3コミューンを対象にしてアンケートを実施した。その際、住民の理解のために都市圏中心部の広場に実物大のTram車両の模型を置いた。

結果として2000年4月にはAO(Autorité Organisatrice・都市圏交通当局・オルレアン都市圏のAOはSEMTAO)による承認も得られ、2000年11月にはTram第1路線も開業した。

このTram事業案は単独で実施されたわけではなく、駐車政策とセットになっている。Tram路線は中心部では路面を走行するため、その道路が自動車と共用ではTramの効果が発揮されにくく、また中心部へ従来通りに自動車の進入を許可しては自

動車交通の増加という問題に対処できない。このため、PDUでは都市圏中心部に対して進入規制と駐車制限を設け、駐車場の数も削減した。PDU策定のコンサルタシオン(Concertation Préarale・協議手続き・策定内容の周知と住民による意見陳述の機会を保障するために計画策定の過程で複数回行われる)において最も大きな反対があったのがこの駐車政策だった。また、これに加えて郊外のTram駅を中心にパークアンドライド施設の整備を行っている。

また、Tramを運営するSEMTAOは都市圏内のバスも扱っているため、公共交通全体に一貫したサービスを提供することが可能である。住民のニーズに応じたチケットを多数発売する等公共交通の魅力を高める施策を打ち出している。

これらの政策の組み合わせにより当初の目的(自動車交通の削減、公共交通の整備)の実現を図っている。

#### 5. 政策の影響

2001年4月の市長選挙でTram推進派の市長が落選し、公約に自動車のモビリティを高めることを挙げた候補が当選したことで政策に変化が生じた。中心部における駐車政策も変化し、駐車場は増加し進入規制も緩められた。

また、PDU関連の主要財源であるVT(Versement Transport・交通税)に関しても、中心部やTramの沿線以外に立地する大企業を中心に割増税率の適用に対して反対の声が強い。

これらの状況には、住民の意向を尊重して都市政策を柔軟に変化させるというフランスにおける政策に対する考え方が反映されているといえよう。

#### 6. おわりに

本研究ではE-Mailによるヒアリング及び現地調査を行うことで、軌道系交通の導入を軸にした都市圏交通計画の策定過程の一例を示した。なお調査に当たってはAgnés Descamps氏(オルレアン都市計画局)に多大なご協力を頂いた。ここに謝意を表す。

##### 主要参考文献

- 1) Communauté de Communes de l'Agglomération Orléanaise: Orléans, Un Plan de Déplacements Urbains, 2000
- 2) 望月真一: 路面電車が街をつくる, 鹿島出版会, 2001