

フランスにおける都市公共交通政策に関する一考察 —アンジェ, ル・マン, モンペリエを事例として—

吉川 耕司¹・塚本 直幸¹

¹正会員 大阪産業大学教授 人間環境学部生活環境学科 (〒574-8530 大東市中垣内3-1-1)

E-mail: yoshikaw@due.osaka-sandai.ac.jp

フランスの中規模以上の都市では、都市の成長や環境保全を目的とした都市交通政策の転換が進められている。具体的には、自動車依存からの脱却と、それに代わるものとしてのLRT等の導入を軸として、徒歩と公共交通中心の都市構造へ変えようとするものである。本稿では、それらの代表的な事例としてアンジェ, ル・マン, モンペリエを取り上げて現地調査を実施し、都市圏交通政策担当者にヒアリングした結果について述べる。特に、都市整備・環境整備における公共交通プロジェクトの位置づけ、公共交通施設整備財源の特徴、社会的合意形成に地方行政が果たす役割、LRTが都市の成長やモーダルスプリットに及ぼした影響の4点を中心に考察する。また、これら先進的事例に基づいて、わが国の今後の都市交通政策のあるべき姿について述べる。

KeyWords : *light rail transit, urban transportation system, public transportation, urban growth strategy*

1. はじめに

フランスでは、1985年のナントを端緒として、2013年末までの28年間で20万人程度以上の都市の大多数を占める26都市でLRTが開通した。開通からの経過年数によって違いはあるものの、これらの都市では、自動車から公共交通への転換と都心地区の活性化や郊外開発が進み、都市環境の保全と成長が図られている。こうした都市交通政策の転換を可能にしているのは、新たな都市公共交通システムの導入や既存の公共交通システムの維持・改良を促す法制度の整備と、その実効性を担保する財源制度の整備である。

わが国でも、都市再生・環境保全・都市交通問題解決のための都市の装置としてLRTが注目され、総論的には市民の間にLRTの良さが浸透しつつある。しかし、具体論になると、投資額の重い地元負担、各種ステークホルダーの既得権の利害調整等のことからほとんどの都市で計画が進んでいない。

従来わが国では、道路・街路は公共投資として整備されてきたが、都市交通を支えるもう一方の重要な柱である公共交通は、歴史的に主に民間や独立採算制の交通局等が担ってきたこともあり、都市政策のひとつとして公共交通整備を行うための制度的・財政的裏付けが希薄である。そのため、わが国のLRT計画は、単なるひとつの交通手段整備、交通事業計画とみなされ、都市の成長戦

略や環境保全のために必要な都市の装置であるという考え方は、行政の側にも市民の側にも浸透していない。その結果、LRT計画が検討されても、それがもたらす都市成長や関連する社会経済政策、都市整備にまで計画が広がらず、また交通事業であるがゆえの事業採算性に議論が終始し、計画が実現しない状況に陥っていると考えられる。

こうした観点からは、LRTやBRTと言った新たな都市交通システムの導入の意義を、都市交通システムの面からだけでなく、都市の成長や環境保全にそれら公共交通システム整備がどのような役割を果たしているかを明らかにすることが重要である。

従来、LRTやそれに関わる都市交通整備についての調査研究では、欧州での先進的な取組の紹介や考察¹⁾、それに倣った日本の都市交通のあるべき論は数多く存在する。また、一般論としての都市交通整備のための法的・財政的制度的紹介等もある²⁾。しかし多くの調査研究が、交通施設整備に重点を置いた分析あるいは総論的なものとなっており、都市成長・環境保全と都市交通政策の関係を体系的・実証的に明らかにしたものは見られない。

筆者らは、こうした問題意識から、都市成長・環境保全のための都市交通政策転換を進めるフランスを事例として、アンジェ, ル・マン, モンペリエの3都市で現地調査とヒアリングを実施した。将来的にはフランスのLRT開通都市すべての現地調査及びその半数程度の都市

での担当者ヒアリングを計画しているが、今回はそのパイロット調査としての位置付けも有している。

本稿は、これら3都市での調査結果に基づいて、まずこれらの都市で進められる都市交通政策転換を保証する制度的裏付けについて明らかにすること、この制度の下で具体的にどのような都市計画課題との関連で都市交通整備が進められ、その成果と課題は何かについて把握することを目的とする。また、これらをふまえ、わが国での今後の交通政策のあり方について考察する。

2. フランスにおけるLRT導入状況と制度的背景

近年の急速なLRT導入を可能にするのは、フランスの交通法制度で公共交通中心の都市交通体系を目指すことが定められ、それを裏付ける財源制度が存在しているからである。また、都市公共交通政策の地方分権や都市計画制度の存在も、LRT導入に大きく関わっている。そこでまず、フランスのLRTの概況について述べた後、こうした制度的背景を整理する。

(1) LRT整備・導入の現状

フランスでは現在、合計26都市圏でLRTが運行されている(表-1)。1982年の交通基本法制定を皮切りに、都市公共交通の抜本的強化・拡充を図っており、LRT以外にも地下鉄やBRTを積極的に導入している。都市公共交通の乗客総数は、フランス全土で2001年から2008年までに22.8%増加し、地下鉄またはトラム(LRT)を保有する20都市では、乗客総数は37.5%増加した。地方都市における2001年と2011年の比較では、乗客総数は38.7%増加し、走行総距離は37.7%増加した。

なお、現在新規に開業を目指す都市は5都市である。特に後述する環境グルネル法でLRTへの助成プログラムが創設されたため、小都市でのLRT導入の動きが現れている。

(2) フランスのLRT導入の制度的背景⁴⁾⁵⁾

このような都市交通の転換は、制度的に3つの側面から裏付けられている。

一つ目は、交通施設整備の理念的裏付けである交通法制度である。「国内交通基本法」(LOTI)やその発展型としての「交通法典」により、人々の権利としての「交通権」が明示されたこと、および「環境グルネル第一法」で、温室効果ガス排出削減のために、道路建設の縮小とLRTを中心とする専用レーンを持つ都市公共交通の大幅な拡充が謳われたことである。

二つ目は、財源制度に関わるもので、地方行政組織が都市交通整備や運営を進めるための自主的財源としての「交通負担金制度」の存在である。交通負担金とは自治

表-1 フランスのLRT一覧表
(都市交通線のみ、2013年11月16日時点)

都市名	人口 (万人)	開業 年	距離 (km)	系 統 数	備考
ナント	59.8	1985	44.2	3	*1
グルノーブル	40.4	1987	34.2	4	*2
パリ/イル・ド・フランス	1170	1992	83	7	*2,*3
サンティエイエヌ	38.8	1881	19.4	2	
リール	112.6	1909	22	2	
ルーアン	49.6	1994	18.3	2	
ストラスブール	47.6	1994	40.2	6	*2
モンペリエ	41.9	2000	58.9	4	*2
ナンジー	26.3	2000	11	1	
オルレアン	27.2	2000	29.4	2	
リヨン	129.4	2001	46.2	4	*2,*4
カーン	22.2	2002	15.7	2	*5
ボルドー	72.2	2003	44.3	3	*2
クレルモン=フェラン	28.9	2006	13.7	1	*2
ミュルーズ	25.6	2006	16.2	4	*1,*6
ヴァランシエンヌ	34.7	2006	18.3	1	*2
ル・マン	18.8	2007	15.4	1	*2
マルセイユ	104.1	2007	11.9	2	*2
ニース	53.6	2007	8.7	1	*2
ランス	22.1	2010	11.2	2	
トゥールーズ	86.3	2010	11	1	*2
アンジェ	27.2	2011	12.3	1	*2
プレスト	21.4	2012	14.3	2	
ディジョン	25.1	2012	18.9	2	
ル・アーブル	24.3	2012	13	1	
トゥール	30.5	2013	14.7	1	
導入予定都市					
アミアン	17.9	2019	11	1	鉄輪
オーバーニュ	10.5	2014	6.3	1	鉄輪
アヴィニオン	17.9	2016	14.5	1	鉄輪
ブザンソン	18.3	2014	14.5	2	鉄輪
ニーム	23.6	2020	11.6	1	鉄輪

出典：GART2013³⁾ ※斜字の都市はタイヤ式

*1:トラム=トレインあり、*2:延伸予定あり、*3:トラム=トレインを含んだ数値、*4:この他に高速LRTとトラム=トレインあり、*5:タイヤ式から鉄輪式に転換予定、*6:距離は市内LRT線のみ

体が域内の事業所の従業員の給与に対して課税することができる法定任意税であり、都市公共交通のための地方目的税である。フランスの都市公共交通において、料金収入は全費用の約3割に過ぎず、地方公共団体の財源負担は6割以上を占める。わけても、交通負担金が交通財源の約4割を占めている。

そして三つ目が、都市整備と一体となった都市圏交通計画制度など、交通整備面での地方分権制度である。フランスの地方公共団体は、地域圏政府(レジオン、州に

相当), 県, コミュン (基礎自治体であり, 人口の多寡に関係なく市町村の区分はない) の三段階制になっており, 都市交通政策は, PTU(都市交通圏域)と呼ばれる複数のコミュンを一つのブロックとする圏域を単位として行う. PTUを統括する広域行政体コミュン連合(都市交通政策局AOと呼ばれる)が, 都市交通政策を実施する組織となる.

これら, 理念, 財源, 地方行政組織の三位一体でフランスの都市交通転換政策が進んだものと考えられる.

3. フランス3都市での事例調査

2013年9月4日にアンジェ市, 5日にル・マン市, 9日にモンペリエ市において, これまで述べたような制度的裏付けが, 実際の計画行政場面でどのように機能しているかを重点に, 都市圏共同体の交通政策担当者へのヒア

リングを実施した. 具体的には, 事前に下記の質問項目を送付し, 当日には, 関連した資料の提示や口頭による説明を受け, また質疑応答を行った.

①トラム新設の発端 (問題意識, 期待した整備効果, 前提など), ②社会的合意形成のプロセス (課題, 手続き, 残った問題点など), ③プロジェクト費用, 財源, 裏付けとなる法制度・仕組みなど, ④整備効果 (可能ならば定量的に), ⑤市民からの評価, ⑥整備前後の街の写真, ⑦トラム, 停留所, その他のオブジェなどのデザイン決定プロセス, が質問項目である.

以下, 4. ~6. でそれぞれの都市における現地調査結果 (路線と沿線の状況) およびヒアリング結果を示す. これらの章では現地での呼び方に従い, LRTをすべて「トラム」と表記している.

なお, 3都市のトラム路線と車両外観についてはここで図-1にまとめて示しておく.



アンジェのトラム路線図⁶⁾



アンジェのトラム車体外観



ル・マンのトラム路線図⁷⁾



ル・マンのトラム車体外観



モンペリエのトラム路線図⁸⁾



モンペリエのトラム車体外観 (海生物モチーフの車両)

図-1 ヒアリング対象3都市のトラム路線図と車体外観

4. アンジェ(Angers)の調査結果

(1) 路線と沿線の状況

現在は路線(12.3km, 25停留所)であるが、2020年の開業を目指し、2路線目(LigneB)が検討されている。

広域行政体に、「Mission Tramway」と名付けられた都市交通政策を実施する組織が存在し、民間企業のKeolisにトラムとバスの運行を一括委託している。「irigo」というブランド名で、トラムとバスの統合的なサービスが提供されている。

路線終端に位置する街AvrilléとAngersのいずれも都心の区間において、イノレール式APSと呼ばれる地表集電方式が採り入れられている(図-2)。また、Angers都心を二分する川をまたぐため、新たにトラム、歩行者、自転車の専用橋が架けられた(図-3)。

Avrillé中心部の終点停留所では、プラットホーム上にカフェのテラス席が並ぶ(図-4)。Angersの中心に位置する広場でも、トラムと歩行者の専用化を図った際の効果として「カフェのテラス席が増やせること」が、効果の一つとして強調された。街の活性化を第一義として施策決定が行われている例と言える。

(2) ヒアリングの結果

a) トラム新設の経緯

市街地の慢性的な交通混雑が発想の端緒であった。例えば都心-鉄道駅間は23秒に1台のバスが走るほどの交通需要が存在したが、公共交通(=バス)の分担率が下がり、自家用車のそれは上がる状況であったため、交通渋滞が激しくなり、バスの利便性が落ちるといった悪循環に

陥っていたことから、トラム導入の検討が始められた。

b) 路線の設定方針

路線の設定に際しては、交通需要が大きいことは当然として、①主要施設を結ぶ、②開発計画と連携する、③都心の車を減らし生活の質を高める、ことが主要な方針とされた。①については、北から順に、病院-大学-都心-鉄道駅-高校-大規模団地を結んでいる。前述の専用橋も、川の両側に位置する病院と大学を結ぶ方針を変えないための決断であったと言ってよい。②については、植物園と周辺開発、複合開発、駅周辺の再開発、大規模団地の職住一体型の再開発といった計画と連携している。③については、都心では歩行者優先とし自動車交通の制御を伴う形でルートを決出し、同時に路線の両端に2カ所、途中駅に2カ所のP&R施設を整備してトラムへの乗換えを促すことにより、自動車の流入を抑えようとしている。

c) 社会的合意形成のプロセス

社会的合意形成を図るため、とりわけ工事期間において、きめ細かな市民への情報提供と、生活や事業への影響を最小限にするための配慮が行われた。広報センターでの展示・苦情受付や、定期刊行物の発行に加え、鉄道駅に出先事務所を設けたり、一括収集用のゴミ箱に問い合わせ先を記載する等の取り組みがなされた(図-5)。さらに、工事区間には配送トラックが入れないことから、市が配送基地を設けて配送サービスを行ったり(図-6)、工事区間と駐車場を連絡する無料送迎サービスを行う(図-7)などの配慮も行っている。なお、個別の補償は原則行わないスタンスであったが、調停委員会において80件の補償は認められ、総額100万€が使われている。



図-2 APS方式の採用区間⁹⁾



図-3 新規に架けられた専用橋



図-4 プラットホーム上のテラス席



図-5 ゴミ箱への問合せ先記載⁹⁾



図-6 工事期間中の配送サービス⁹⁾



図-7 工事期間中のシャトルサービス⁹⁾

d) プロジェクト費用と財源

建設財源は、市の独自財源（交通負担金と一般財源）1,800万€、EU・国・州（レジオン）からの補助金5,400万€、銀行からの融資2億1,500万€の、計2億8,700万€となっている。また、2011年の交通負担金は総額4,150万€であり、行政部門が40%、企業部門が60%の割合で負担していることになる。

e) 整備効果

トラムの整備効果については、分担率の変化に関する説明を受けた。2011年（開業年）において公共交通全体では一日に19万トリップ、そのうちトラムは3.6万トリップを受け持ち、18.8%の自動車からの転換が見られた。さらに、直近の調査では、公共交通の年間利用者数は延べ3,220万人であり、2008年に比べ14%(470万人)増加している。

f) デザイン決定プロセス

車体デザインのコンセプトは「2つの街の交流」であり、虹のデザインが採り入れられている。車両天井にはこの地方の谷に咲く花がデザインされている等、地方の環境の特徴を反映したものになっている。これらは市長やメトロポールの長が決定を行っている。Misson Tramwayはあくまで技術集団であり、デザインプロセスへの関わりは乏しい。虹のイメージも、車両会社アルストムの提案を内部のデザイナーと練りあげるという形で決められた。なお、軌道周辺のオブジェや橋については、基本の考え方を市が示したうえでデザイン募集を行い、コンペ形式を採り入れている。

5. ル・マン(Le Mans)の調査結果

(1) 路線と沿線の状況

1路線(15.4km, 29停留所)であるが、Saint Martin駅で分岐している。西北の終端停留所はUniversite駅で、ル・マン工科大学がある。途中、病院のあるHospital駅などを經由して市街地に入る。SanitMartin駅で分岐して、一方は自然公園のあるEspa-Arche de la Nature駅、もう片方はル・マン24時間レースで有名なbugatti・サーキットやサッカー場等があるAntares-MM Arena駅である。現在運行中のLine1に加えて、Line2とBRT路線が建設中であり2014年に開業予定である。

なお、運営は市の第3セクターであるSETRAMが行っている。資本の70%は市が、残りは商工会議所や銀行等が出資している。

終端駅にはPark & Rideが設置されており、郊外からの自動車利用者がここでトラムに乗り換えることができるようになっている。終端駅周辺は、大学やサーキット、サッカースタジアムなど大規模施設があり、市街地からこれら郊外駅に至るまでの区間には、多くの開発予定地

が見られた。

(2) ヒアリングの結果

a) トラム新設の経緯

ル・マンには1947年まで路面電車が走っていたが、その後はバスが公共交通手段であった。しかし、バスの輸送能力は低く、また定時性の面でも問題があり、基幹公共交通としてトラムの有用性が浮かび上がった。1998年にトラム導入のための「スタディ」を開始し、2004年からトラム建設計画の検討を始めた。1999年から2000年の1年間で、市民説明のためのPublic meetingを計22回開催した。

b) プロジェクトの位置づけ

トラム新線事業は、単なる交通事業ではなく都市構築プロジェクトである。事実トラム新線工事と併せて多くの都市改造が行われている。これは一つには、交通が都市の発展や構造を変えるための大きな役割を担うことを認識していること、二つ目には、国からの補助金を得るためには、交通施設整備がどのように都市再生や利用者の主要施設間移動利便性に役立つかを明確にしなければならぬからである。なお、このプロジェクトは25年計画で進めている。

とりわけ市中心部では自動車の通行規制がなされていて（居住者車両の進入は可能）、歩行者とトラムだけが通行可能なトランジットモールが形成されている(図-8)。以前は大きなラウンドアバウトであったレピュブリック広場は、現在は自動車が規制された空間となっている(図-9, 図-10)。また、ル・マン鉄道駅前も、自動車中心から、鉄道、トラム、バス、タクシー、自転車のマルチモーダル結節点として機能するようになった(図-11, 図-12)。さらに、トラム路線敷設のための街路拡幅を目的として、古い低層住宅の移動や中高層建物への建替え等も実施した。図-13はリニューアルされた街路で、左側は建て替えられた建物、右側は良好な街並みとして保存された古い家々である。その他、多くの箇所でも公共空間の整備、建物の建て替え・新設などが行われ、計画されている。

c) 社会的合意形成のプロセス

長年自動車利用に慣れてきた人々を説得するのは容易ではなかった。Public meetingを開催し、なぜ、どのように、どの程度の量でトラム新線計画を進めるのかを様々なメディアを通じて流した。沿線の商店主に対しては、工事期間中の顧客減少への補償等も行った。また身障者や低所得者層など自動車利用が困難な層への訴えも重視した。Line1が開通したので人々はその効果を知り、Line2のコンセンサスを得るのは比較的容易であった。

d) プロジェクト費用と財源

プロジェクトの総費用は3億€である。政府からの補



図-8 歩行エリア(青い部分)¹⁰⁾



図-9 レピュブリック広場(以前)¹⁰⁾



図-10 レピュブリック広場(現在)¹⁰⁾



図-11 ル・マン駅前広場(以前)¹⁰⁾



図-12 ル・マン駅前広場(現在)¹⁰⁾



図-13 街路の改造¹⁰⁾

助金は多くはない。市が25年の借り入れを行っている。返済は交通負担金によっており、年間38百万€の租税収入がある。これによりプロジェクトが可能となった。

e) 整備効果

ル・マン市の人口はこのプロジェクトによって増加はしていない。しかし、公共交通利用者の割合が40%近くになりその効果は大きい。また、この事業によって雇用が1000人増加した。

f) デザイン決定プロセス

LRT車体等のデザインは、コンペティションではなく内部デザイナーが担当している。最終デザインは、市民投票ではなく評議会が決定している。

6. モンペリエ(Montpellier)の調査結果

(1) 路線と沿線の状況

現在4つの路線からなり、総延長は約54kmに上っている。Transport de l'Agglomération de Montpellierがトラムの運営を行っている。今なお延伸を続け、第5路線も計画されている。どれも都心部を通過して放射状に郊外に広がっているが、特にフランス国鉄駅前Gare Saint-Rochは4路線全てが集合し、トランジットモールになっている駅前広場周辺を絶えず複数のトラムが通っている状態である。

第1路線の沿線には戸建住宅や集合住宅が立てられているが、特に終点のMosson付近には多くの集合住宅が立地し、もう一方の終点Odysseum周辺は飲食・物販の商業

施設、映画館プラネタリウム、アクアリウム等が立ち並び、大規模娯楽エリアを構成している(図-14)。新しい第3路線はモンペリエ西部から、都心を通ってモンペリエ南東の海辺に伸びている。この南東部は、一部複線用地は確保しつつも現状では単線になっている部分もあり、沿線に特に大きな商業施設や集合住宅がない開発途上である。

(2) ヒアリングの結果

a) トラム新設の経緯

トラム新設の契機としては、まず都市計画上の問題解決の必要性や都市開発計画があり、市長が明確な都市の将来像を描き、そのための計画に基づいてトラム導入の妥当性を検討し、リーダーシップをとってきたとの説明を受けた。単にトラムを敷くのではなく都市そのものを作りかえるのだということ(図-15、図-16)、首長の強いリーダーシップが欠かせないこと、が強調された。

もう一つの目的が、学生・就労者で混み合う交通問題の解決である。人口増加の著しいモンペリエではバスよりも輸送能力の高い交通機関が必要であり、市長が鉄輪式トラムの導入を決定した。

b) 路線の設定方針

第1路線については、市の北西部は人口が多く治安上の問題も生じており、何らかのこ入れが必要であったこと、SNCFによって分断されていた町を一つにすること、学生の移動手段の提供等を目的として、郊外団地と

大学、病院を繋ぎ、新しいエリアで元々道幅の広い北西部と新しい南東部を結ぶように配されている。第2路線は沿線に人口が多いために受け入れられ、第3路線は地区の人々が町のリノベーションのためにトラムを望みその導入に至っている。

トラム利用促進のため、郊外に大駐車場を設け、駐車料金は安く設定して、4人まで一枚の切符で町を往復できる仕組みを作っている(図-17)。郊外間の移動はバスが受け持ち、郊外部から都心部へはトラムに乗り換えるようにバスの終点は郊外部とするなど、バスとトラムの役割分担を図っている(図-18)。こうした方策実現のため交通網の大幅な改変を実施している。

c) 社会的合意形成のプロセス

補償や用地買収、車利用、道路工事のトラブルといった多様な情報・意見を集め解決を図ってきた。国の代理である県知事が意見を集約し、住民の希望を採り入れ最終的に路線を決定している。特に商業者へは、配慮の上で路線を決定したり、金銭的な補償を行ってきた。ちなみに第3路線建設では全体予算4億€のうち商業者への補償額は200万€ (0.5%)であった。

現在第5路線は公益利用宣言がかかった状態にあり、公的審査に応じて公聴会を開き意見徴収をすることが決まっている状態にある。最終的には強制的な用地買収という手段があるが、今まで例はない。

また開通後には「雇用」と「沿線状況変化」の2点について調査することが義務づけられ、単に線路を作るだけでなく、開通後の実態にも注意が払われている。

d) プロジェクト費用と財源

主要経費が11.3億€、追加経費が0.63億€であった。

主要経費の内訳は投資的経費が7.26億€、一般経費が4.04億€である。

e) 整備効果

第1路線13万人、第2路線6万人、第3路線7.7万人、第4路線1.5万人の日利用者があり、開業後の生活の質が向上し、「美しい、速い、頻繁である」ことが高く評価されている。郊外部ではバスが盛んに活用され、都心と郊外を結ぶ路線により郊外から都心への通勤者が生じたが、都心から郊外への住み替えはなく、都心居住はそのまま続いている。トラムが都心のアメニティも創出しつつ、郊外居住者には都心への利便性をもたらしていると言える。

f) デザイン決定プロセス

トラム車体の青地に白いツバメ柄は、当時既にフランスの幾つかの都市で新しいイメージでのトラムが走っていたにもかかわらず、画期的なデザインとして注目を浴びた。その後も、オレンジ色や黄色のポップな花柄、ファッションデザインに使われるボタンやビーズで海生物等を表現したデザインの車両など、他都市との差別化を図り、都市の独自性を強調するかのようトラムの車体をデザインしてきている。また、停留所においても車体インテリアのデザインと共通するデザインを応用し、最新の車体外観のペイズリー柄はトラムのチケットにも使われている(図-19)。これらのデザインは、コンペを実施し、Commission Agglomérationの長が決定している。ただし他のアーバン・デザインとの繋がりはない。



図-14 Place de Franceの停留所大屋根



図-15 トラム路線と都市開発計画¹¹⁾

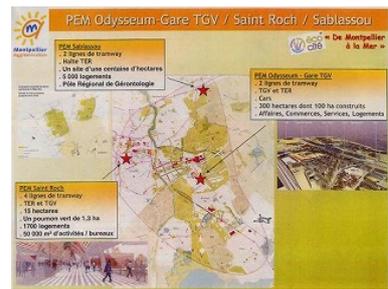


図-16 都市計画とトラムネットワーク¹¹⁾



図-17 パーク&リレー¹¹⁾



図-18 交通ネットワーク¹¹⁾

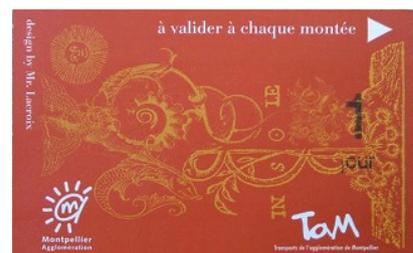


図-19 ペイズリー柄のチケット

7. 結論と今後の課題

ヒアリング結果から、制度的裏付けとの関連で明らかになったことは以下の4点である。

まず、LRT計画は、都市整備、環境整備のための都市の装置としての交通プロジェクトであるということである。都市状況の違いにより、計画目的や内容に違いがあるのは当然であるが、共通しているのは、①都市開発計画と連携していること、②主要施設や拠点間をつなぐこと、③都市の車を減らし生活の質を高めることを目的として、交通施設整備の理念と合致するようにLRT導入計画が立案されていることである。

次に、財源面での特徴は、国からの補助金は多くはなく、大部分は独自財源と銀行からの融資によって事業が進められていることである。ただし、これら地方行政組織が負担すべき財源の大部分は、地方の自主財源である交通負担金に依っている。

三番目に、社会的合意形成のための活動は地方行政が主体となって、かなり活発に行われている。市民向けの説明会や様々なメディアを通じた広報活動、LRTセンターに代表される拠点施設での模型やポスターの展示、係員による説明がなされている。また、事業に伴って発生する事業者らの損失についても、審判や評価判断などの厳密な制度によって保証される仕組みとなっている。さらに、社会的合意を重視して事業を進めた結果、路線の新設や延長等の二次的な事業はスムーズに進んでいる。

最後に、LRTが導入された結果、いずれの都市においても年々乗降客数が増加し、自動車からの転換が進んでいる。特に、都心への自動車乗り入れ規制や郊外部でのパークアンドライド施設設置、公共交通機関間の運賃一体化等、都市交通政策のパッケージ化が功を奏している。また、モンペリエのように開通してから10数年経過した都市では、都市全体での雇用が増加する等、都市成長にも寄与していることが確認されている。

このように、フランス地方都市におけるLRT整備は、交通権の保証および都市整備との一体化という理念のもとで、交通財源の裏付けを持ちつつ、地方が主体となって社会的合意形成を重視し、創意的・包括的な都市環境保全・都市成長戦略の基盤としての交通政策であることが明らかとなった。

以上のように、今回ヒアリング調査を行った3都市は事業がうまく進んだ例であると言え、ヒアリングにおいても特に大きな課題は生じていないとの回答であった。しかし、筆者らがこれら以外の都市の状況を視察した結果からは、LRT導入により道路混雑が激化したように見える都市(プレスト)、当初導入したタイヤトラムを鉄輪形式にシステム変更する都市(カーン)などがあり、また人口規模が20万人程度ありながら、交通転換がなされて

いない都市もあって、おそらくは住民合意が困難な所もあるのではないかと考えられる。これらの課題については、今後の研究対象としたい。

さて、総合的・包括的な都市交通政策を推進するために、フランスとの対比でわが国の制度が抱える主な課題は以下の3点に整理できる。まず、道路交通と軌道系交通とは競合関係・補完関係が存在するにも関わらず、これらを一体として計画する仕組みがわが国には存在しないことである。道路は公共投資で、鉄道・軌道は民間事業として進められている。次に、第一の点とも関連するが、歴史的に公共交通は民間が担ってきたこともあって、これら軌道系交通に公的資金を投入する仕組みが十分ではなく、また私企業である交通事業者に公的資金を投入することの市民理解が得にくいことである。さらに、都市交通政策は地方行政が主体的に担うべきであるが、組織的にも財源的にもそのような権限を發揮するだけの仕組みが十分ではない。こうした状況のなか、平成25年11月27日に「交通政策基本法」が成立した。フランスでの制度に比較すれば不十分な点は多々あるが、今後に向けての第一歩を踏み出した点は評価できる。この法の施行により、上に述べたわが国の制度的課題が解決されることが望まれる。

フランスのような制度がわが国で直ちに可能となるとは思えないが、より実効性のあるものとして前進させるためには、今回のような調査研究の積み重ねが必要である。特にこの分野で先進的な動きを見せているフランス、あるいはスペインを事例として、制度的・財政的裏づけに基づき、個々の都市での具体的な都市計画決定プロセス、それに対する市民の反応について調査を進める必要がある。また、LRT開通後の経過年数に応じて、それが社会的・経済的に具体的にどのような影響をもたらしたかを実証的に明らかにすることで、単なる交通事業に倣小化されがちな都市公共交通整備の社会的・経済的意義について明らかにしていきたい。

本稿は、科学研究費補助金基盤研究(C)「社会的合意形成のための要件を組み入れたLRT導入の適合性評価手法の構築」(平成23～25年度、研究代表者：吉川耕司)、同「都市公共空間構成要素としての公共施設のデザインプロセスに関する研究」(平成24～27年度、研究代表者：ペリー史子)、大阪産業大学共同研究組織「都市公共交通施設計画の社会的合意形成のための計画情報提供手法に関する研究」(平成25～26年度、研究代表者：塚本直幸)によって得られた成果の一部を取り纏めたものである。

謝辞：本研究を進めるに当たって、快くインタビューに応じていただいたAngers市のMadame Trichet、Le Mans市の

Monsieur Soulardら, Montpellier市のMonsieur Subraら, 多数の方々に感謝します。また, これら都市への訪問の仲介の労をとっていただいた財団法人自治体国際化協会パリ事務所 (クレアパリ) の方々に謝意を表します。

参考文献

- 1) 例えば, ヴァンソン藤井由美: ストラスブールのまちづくり トラムとにぎわいの地方都市, 2011.
- 2) 例えば, 野口健幸: 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, Vol.9, No.1, 運輸政策研究所.
- 3) GART(2013), "L'annee 2011 des Transport Urbains", GART.
- 4) 南聡一郎: フランス交通負担金の制度史と政策的含意, 財政と公共政策, 34(2), pp.122-137, 2012.
- 5) 塚本直幸・南聡一郎・吉川耕司・ペリー史子: フランスにおける都市交通体系の転換に関する考察, 大阪産業大学人間環境学論集 13, pp.25-60, 2014.
- 6) 「irigo」公式サイト(irigo.fr:site officiel des transports en commun de l'agglomeration d'Angers) (<http://bustram.irigo.fr/index.php>)
- 7) SETRAM HP より転載 (http://www.setram.fr/upload/telechargement/ligne_tramsept2012.pdf)
- 8) Transport de l'Agglomeration de Montpellier のホームページ(2012/12/5)
- 9) アンジェでのヒアリング時に提供された資料より
- 10) ル・マンでのヒアリング時に提供された資料より
- 11) モンペリエでのヒアリング時に提供された資料より

(2014. 4. 25受付)

A Study on the Public Transport Policy in France Based on the Case of Angers, LeMans and Montpellier

Koji YOSHIKAWA, Naoyuki TSUKAMOTO