

フランスの環境配慮地区における交通に関する 環境配慮手法の傾向について

西村 愛¹

¹東京大学大学院 工学系研究科都市工学専攻 (〒113-8654 東京都文京区本郷7-3-1)

E-mail: ai.nishimura@urban.t.u-tokyo.ac.jp

本研究は、地区整備における交通に関する環境配慮手法の傾向を明らかにすることを目的として、フランスの地区事例を対象として分析を行う。フランスでは、地区整備の質を評価するエコカルティエ認証制度が活用されており、認証項目として交通に関する目標が掲げられていることから、2018年末時点の認証地区を対象とし、各地区で実施された交通目標に対する具体的な手法を分析した。その結果、主な手法として、LRT等公共交通網整備、歩道整備、自転車利用を促進する整備、自動車利用を制限する整備、新しい交通サービスの導入等が全体の傾向として実施されており、地区の立地別、都市規模別分析からは、公共交通網整備は地区類型による特徴が見られ、歩道・自転車利用促進・自動車利用制限の整備はいずれの地区類型においても進められていることが分かった。

Key Words : *sustainable transport policy, eco-neighborhoods, environmental transport means, LRT*

1. はじめに

本稿は、地区整備における交通に関する環境配慮手法について、具体事例をもとに、LRT等公共交通網の整備、自転車利用強化等の多様な実践手法の傾向を明らかにすることを目的とする。そこで、交通政策上は環境保護を主要施策とし公共交通強化及び自転車・徒歩空間の整備を進め、都市政策上は環境配慮型の地区整備の普及を目標に掲げているフランスの事例に着目する。同国では都市圏交通計画 (PDU : Plan de Déplacements Urbains)、地域都市計画 (PLU: Plan local d'urbanisme)、地区の持続可能性評価認証制度 (エコカルティエ認証制度: Ecoquartier label) を導入し、都市・交通分野において環境配慮に取り組んでいる。特に2012年から国により実施されているエコカルティエ認証制度は、地区スケールの整備プロジェクトにおける環境配慮の実践を促すものとして、フランス全土でその活用が普及し、各地区では交通に関する目標達成のための多様な環境配慮手法が実践されてきている。そこで本稿では、2018年末時点のエコカルティエ認証地区を対象として、交通に関する目標の達成のためにどのような環境配慮手法が実践されているのか、それは地域や地区の特性に応じてどのような特徴が見られるのか、について分析する。

2. 本論文の背景

近年、環境保護のもと持続可能な都市形成、都市交通

を実現することは世界的な目標とされており、環境に配慮した交通手段の提供や都市の空間整備が行われるような制度改革が行われている。都市・交通の各分野における環境配慮の実現に向けた制度変遷に関する研究はこれまでも進められてきており、フランスについては、法に基づき持続可能な都市交通の実現が掲げられ、特にLRTの導入が盛んであることはよく知られている。また、近年の交通分野の潮流と都市整備の関係性については、例えば車利用の共有化が進められることで、駐車場用地の他用途への転換等の都市における空間整備の変容もたらされることを示唆する研究もなされている²⁾。本稿は、これらの傾向を背景として、フランスの地区スケールの整備において、法が掲げる持続可能な交通の実現が、具体的にどのような手法で実践されているのかについて実証的な研究を行うものであり、環境保護のもとで行われてきた制度改革の成果について地区整備事例に基づいて明らかにすることに意義がある。

3. 都市計画、地区整備における交通目標

(1) 都市交通政策と都市計画制度の変遷

フランスの都市交通政策はその原則として「持続可能な交通」を掲げ、交通権の保障と環境保護を主要施策としている³⁾。そして、1997年の大気法制定とそれに伴う交通基本法の改正により、「自動車利用の削減、公共交通強化および自転車・徒歩空間の整備」をミッションと

する都市圏交通計画PDUの策定が義務化された。

都市計画制度については2000年に制定された都市連帯再生法(SRU :Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains)において地域の整備方針と整備規則を明示する地域都市計画PLUの策定が規定され、同法では交通に関して「持続的成長のための交通計画を策定すること」と定められた。そして、2009年及び2010年の環境グルネル I 法 II 法を通じて環境政策は都市政策分野に位置づけられ、都市計画法典の冒頭に示される都市計画の目標と定義が改正され⁴⁹⁾、都市政策分野と交通分野は持続可能な発展政策の下で計画体系の統合化が図られた。

(2) 地域都市計画PLUにおける交通に関する記載

都市政策の理念は都市計画法典第1条において示されており、交通については「個人の車利用に代わる交通手段の開発といった目的を考慮して行うもの」と掲げられている。地域の整備方針として地方自治体が定めることとされているPLUは一般的に、①地域診断書、②持続可能開発と整備計画 (PADD :projet d'aménagement et de développement durable)、③規制文書、の三部で構成され、これらの中で、住宅、交通、商業、環境のテーマごとに必要事項が記載される。そして、PLUを基礎自治体から構成される広域行政組織(EPCI :Établissement public de coopération intercommunale)が定める場合は、PDUで定めるべき事項をPLUにおいて記載することでPDUの代わりとすることができるようになっている⁴⁹⁾。交通政策については、上記のPLUの構成文書②の持続可能開発と整備計画において全体方針が示されるとともに、③の規制文書において具体の規制事項が記載される形となっている。

(3) エコカルティエ認証制度における交通の目標・指標

フランスにおける都市・交通分野の政策方針・計画体系の統合化は、地区スケールの整備においても表れている。フランスでは近年、環境配慮を含む持続可能な都市形成を推進するために地区整備プロジェクトの質を評価するエコカルティエ認証制度の活用が進められている⁵⁰⁾。同制度は環境、経済、社会、ガバナンスの4分野からの地区の持続可能性を評価するものであり、分野ごとに5つの目標からなる計20の目標を達成した地区に認証を国が与える仕組みであり、2018年末時点で約570地区において認証取得に向けた取組みが行われている⁷⁾。

同認証制度の目標において、交通に関する目標は経済分野に設定されており「自動車によらない交通を優先させること」と掲げられている。この目標は認証付与にあたって、認証審査機関が用いる際の審査項目ともなっており、交通に関する目標は他の経済分野の目標と併せて審査され、各分野5点満点のうち3点以上を取得した場合に認証が付与されることとなっている。

目標ごとに審査される具体的な内容は、目標の詳細として示される「指針」に規定されている⁸⁾。認証取得を

目指す地区は、各目標に示された全ての指針を満足させることを求められるものではないが、目標を達成するために具体的にどのような措置を講じたかについて、認証を申請する際に明示することが求められている。そして、認証審査機関により具体的な実施内容が確認されると認証が付与される。そのため、各地区の認証申請書類を通じて、目標のために実施された内容を明らかにすることができる。なお、交通に関する目標において示されている指針は以下の内容である。

<交通に関する目標における指針>

14.1 : 持続可能なモビリティのための設備

- ・地区整備プロジェクトは、地区内及びその周辺でのアクティブな移動手段（歩行者、自転車等）をどのように促進しますか。市民とユーザーはこれらの選択にどのように関与していますか。
- ・地区整備では、公共交通機関と共有モビリティサービスの供給をどのように統合して、自家用車の代替を促進しますか。
- ・車利用の代替モードのサポートおよび/または認識を高めるために、どのような取決めが必要ですか。
- ・公共スペースにおいて、車の速度規制や、全ての人のための移動モードとアクセシビリティの共存をどのように促進しますか。

14.2 : 持続可能な輸送の利用

- ・公共交通機関による移動を促進するためにユーザーに提供できるサービスは何ですか。
- ・移動を容易にするためにどのようなサポートと情報システムを提供できますか。
- ・どのような交通手段が提供できますか。

14.3 : 駐車-配達-都市サービス

- ・車のスペースを減らすためにどのような駐車場整備を行う必要がありますか。
- ・物流を管理するためにどのような設備を配置する必要がありますか、配送を容易にするためにどのような選択を行う必要がありますか。
- ・最初と最後のマイルを管理するための都市サービスおよび/または移動モードは何ですか。

(出典) フランス政府資料⁹⁾より筆者訳

4. エコカルティエ認証地区における交通に関する環境配慮手法の傾向

2018年末時点におけるエコカルティエ認証地区68地区を対象として、交通に関する環境配慮手法を分析した。分析資料として、フランス政府より提供を受けたエコカルティエ認証地区の認証申請書類⁹⁾を用い、「交通目標（目標14）への対応」に記述された手法を書き出し分類を行った。全体の傾向を表1に示す。

表1. エコカルティエ認証地区における交通に関する環境配慮手法

	環境配慮手法	地区数	割合	
	合計	68	100%	
公共交通	LRT	24	35%	
	バス	30	44%	
	地下鉄	8	12%	
徒歩	歩道整備	34	50%	
	自転車	自転車利用促進	33	49%
		自転車道整備	26	38%
自転車駐輪場整備		20	29%	
自動車	自動車利用制限	36	53%	
	駐車場数制限	23	34%	
	駐車場地下化	17	25%	
	駐車場共有化	5	7%	
	アクセス制限	4	6%	
	速度制限	17	25%	
サービス	電気自動車	15	22%	
	カーシェアサービス	20	29%	
	レンタルサイクル	13	19%	
	情報ポータルサイト	3	4%	
その他	廃棄物コンテナ	15	22%	

(出典) フランス政府資料⁹⁾より筆者分類

分析の結果、交通に関する環境配慮手法として実施されている内容は、大きく次のように分類できた。(1)公共交通網整備、(2)歩道空間整備、(3)自転車利用を促進する整備、(4)自動車利用を制限する整備、(5)新しい交通サービス導入、(6)廃棄物収集方法の改善である。

(1) 公共交通網の整備

LRTの整備・延伸を行っている地区の割合は認証地区全体のうち35%、バス路線を整備・拡充した地区は44%、地下鉄を整備した地区は12%であり、全体として公共交通網としてはバス路線整備を行う割合がやや高い。

(2) 歩道の整備

歩行者専用道路の整備や歩道の拡幅を行っている地区は全体の50%であった。

(3) 自転車利用を促進する整備

自転車専用道の整備を行っている地区は全体の38%、自転車用駐輪場の設置または設置数の拡大を行った地区は29%で、自転車利用を促進する整備を行っているのは全体の49%である。

(4) 自動車利用を制限する整備

駐車場の設置数を減少させている地区は全体の34%、公共空間を確保するため駐車場を地下化した地区は全体の25%である等、環境に配慮し自動車利用を制限するための駐車場整備を実施した地区は全体の53%であった。また、地区への車の乗り入れ制限を行った地区は6%、速度制限を行った地区は25%であった。

(5) 新しいサービスの導入

地区整備に合わせてカーシェアサービスの導入を行っ

た地区は全体の29%、電気自動車サービスの導入は22%、レンタルサイクルサービスの導入は19%、交通に関する情報ポータルサイトの整備は4%であった。

(6) 廃棄物収集方法の改善

地下にコンテナを整備するなどして廃棄物収集回数を減少させる等の改善を行った地区は全体の22%であった。

以上の結果から、全体の傾向として、歩道整備・自転車利用を促進する整備・自動車利用を制限する整備は、いずれも、認証地区のうち約半分の割合で行われていることが明らかになった。

次に、これらの手法について、地区及び地域の特性ごとにどのような特徴が見られるのかを分析するため、地区を立地別で、類型①を都市中心部、類型②を郊外部、類型③を隣接部、類型④をその他、として分類し、その傾向を表2に示した。この分類は認証申請書類の立地に関する記述（Centreを①、Périphérieを②、Faubourgを③、Autreを④）に基づいている。割合は各類型の地区総数を分母として求めた値である。

表2. 立地別の交通に関する環境配慮手法

	環境配慮手法	①中心部	②郊外部	③隣接部	④その他	合計	
	地区数	28	10	26	4	68	
公共交通網	LRT	25%	60%	42%	0%	24	
	バス	61%	30%	35%	25%	30	
	地下鉄	14%	20%	8%	0%	8	
徒歩	歩道整備	50%	70%	42%	50%	34	
	自転車	自転車利用促進	39%	60%	58%	25%	33
		自転車道整備	25%	50%	50%	25%	26
駐輪場整備		25%	30%	38%	0%	20	
自動車	自動車利用制限	46%	60%	58%	50%	36	
	駐車場数制限	29%	40%	35%	50%	23	
	駐車場地下化	18%	30%	35%	0%	17	
	駐車場共有化	7%	0%	12%	0%	5	
	アクセス制限	7%	10%	4%	0%	4	
	速度制限	18%	20%	31%	50%	17	
サービス	電気自動車	21%	10%	31%	0%	15	
	カーシェア	21%	30%	42%	0%	20	
	レンタルサイクル	11%	30%	27%	0%	13	
	情報ポータルサイト	0%	0%	12%	0%	3	
その他	廃棄物コンテナ	18%	10%	35%	0%	15	

公共交通網整備に関してLRT整備は郊外部の60%で実施されており、バス整備は中心部で61%と高い割合になる一方で、地下鉄整備を実施する割合は低い。歩道整備・自転車利用を促進する整備はいずれの地区類型でも50%前後である。自動車利用を制限する整備はいずれの地区類型でも50%前後で見られるが、郊外部・隣接部が中心部よりも高い割合となっている。しかしながら、全体として立地別分析では、歩道・自転車利用を促進する整備・自動車利用を制限する整備（駐車場施策）に関し

ては各類型間に大きな差は見られない。

更に、地区の存する都市規模別（自治体規模）として、類型A農村地域（人口1万人以下）、類型B小規模都市（人口1万～2万未満）、類型C中規模都市（人口2万～5万未満）、類型D大規模都市（人口5万人以上）に分類し、その傾向を表3に示す。

表3. 都市規模別の交通に関する環境配慮手法

	環境配慮手法	A農村	B小規模	C中規模	D大規模	合計
	地区数	14	11	11	32	68
公共交通	LRT	0%	18%	27%	59%	24
	バス	57%	55%	45%	34%	30
	地下鉄	0%	9%	9%	19%	8
徒歩	歩道整備	36%	55%	64%	50%	34
	自転車					
自転車	自転車利用促進	14%	36%	73%	59%	33
	自転車道整備	14%	36%	73%	38%	26
	駐輪場整備	14%	18%	27%	41%	20
自動車	自動車利用制限	57%	36%	73%	50%	36
	駐車場数制限	21%	27%	73%	28%	23
	駐車場地下化	29%	18%	18%	28%	17
	駐車場共有化	14%	0%	0%	9%	5
サービス	アクセス制限	7%	0%	0%	9%	4
	速度制限	14%	9%	45%	28%	17
電気自動車	電気自動車	7%	18%	55%	19%	15
	カーシェア	14%	45%	18%	34%	20
	レンタルサイクル	14%	9%	18%	25%	13
	情報ポータルサイト	0%	9%	0%	6%	3
その他	廃棄物コンテナ	29%	18%	0%	28%	15

公共交通網整備ではLRTは大規模都市での実施が約60%と最も高く、バス整備は小規模都市、中規模都市で60%近くの高い割合で実施されている一方で、地下鉄整備を実施する割合は低い。歩道整備は小規模以上の都市で50%以上で実施されており、自転車利用を促進する整備は中規模都市で最も高く73%である。自動車利用を制限する整備は中規模都市で高い割合であるが、農村地域でも50%を超える割合で実施されている。サービス導入については、中規模都市で電気自動車の導入が、小規模都市でカーシェアの導入が高い割合で見られる。

5. LRT整備を実施している地区の特徴

4章での分析対象地区に関して、LRT整備を実施している地区は全体の35%の24地区である。この内訳をみると、立地別では中心部が6地区、郊外部が7地区、隣接部が11地区となっており、中心から遠ざかるほど、LRTを整備する傾向が高い。都市規模別では小規模都市2地区、中規模都市3地区、大規模都市19地区となっており、大規模都市での実施が最も多い。また、LRT整備を実施している24地区において、併せて実施されている他の環境

配慮手法は、公共交通網整備に関してはバス整備が9地区、地下鉄整備が3地区であり、そのほかに歩道整備が13地区、自転車道整備が9地区、駐輪場整備が10地区、駐車場設置制限・地下化・共有化が13地区となっており、LRT整備のみという地区はなく、他の交通モードの整備と併せて実施されていることが分かった。

LRT整備を実施している地区において他の交通モードの整備に関する検討がどのように進められているのかについて、ボルドー(Bordeaux)市のジニコ(Ginko)地区を例にすると、LRT整備・延伸は地区外の調整が必要であるため担当しているのは地方自治体、歩道・駐輪場・駐車場整備については地区内の整備であることから担当は地区整備事業者となっていた¹⁰。すなわち、地区整備を進める協議の過程において、地方自治体と地区整備事業者間で、「持続可能な交通」を実現するための具体的な手法の実施についての役割分担が行われていた。

なお、駐輪場設置数の拡大、駐車場設置数の減少については、実施根拠としてPLUの規定であることが示されており、都市計画文書において明示されていることによって実施割合が高くなっているものと考えられる。よって、地区整備プロジェクトにおける持続可能な交通の実現は地方自治体の計画によるところが大きいと言える。

7. 結論

本稿では、地区整備における交通に関する多様な環境配慮手法を明らかにするために、フランスのエコカルティエ認証地区を対象として、地域や地区の特性を踏まえた傾向の分析を試みた。

フランスにおいて環境配慮地区として認証を付与される地区は「自動車によらない交通を優先させること」という目標に対する何らかの措置を講じている。それは主に、公共交通網の整備、歩道の整備、自転車利用を促進する整備、自動車利用を制限する整備、新しい交通サービスの導入に大別され、歩道の整備、自転車利用促進、自動車利用制限は認証地区の概ね半数が実施していた。地域や地区の特性に応じた傾向については、公共交通網整備に関しては類型ごとの特徴がやや見られ、地区の立地別ではLRT整備は郊外部・隣接部で多く見られる一方、バス整備は中心部で多い。都市規模別ではLRT整備は大規模都市において非常に高い割合で見られる一方、バス整備は都市規模に関わらず半数の割合で実施されていた。歩道整備・自転車利用促進の整備・自動車利用制限の整備には地区類型ごとの大きな差異が見られず、いずれの類型においても概ね50%の割合で実施されていた。

歩道整備、自転車利用促進の整備、自動車利用制限の整備がいずれの地区類型でも行われ地区特性に応じた大きな特徴が見られない理由として、法に基づき地方自治体が策定する地域都市計画(PLU)において交通政策指

針が明記され、規制文書によって駐輪場設置数の拡大、駐車場設置数の減少などが明文化されることによって地区整備において法の方針が具現化される構造となっていることが理由と考えられる。また、公共交通網整備は地区の特性に応じた特徴がやや見られたが、例えばLRT整備に関しては地区外の調整も要するため、地区整備の実施に関する協議過程で、交通に関する環境配慮手法の実践について、地区整備事業者と地方自治体間での役割分担が行われていることが分かった。地区整備はそれぞれに異なる条件・目的のもとで実施されるが、地域都市計画に基づいて、地区内における歩道、自転車利用促進のための整備、自動車利用制限のための整備は着実に進められていることが確認できた。

参考文献

- 1) 国際連合HP <https://www.un.org/sustainabledevelopment> (2020年9月アクセス)
- 2) 保持尚志、片岡由香、倉知徹、江川直樹(2015), 公共賃貸住宅団地におけるカーシェアリング導入による駐車場用地の転用, 日本建築学会計画系論文集, Vol80, No718, P2861-2867
- 3) 南聡一郎(2012), フランスにおけるサステイナブルな都市交通政策—交通財政・交通経営を中心に—, 学位申請論文
- 4) 岡井有佳、内海麻利 (2011), フランスの低炭素都市の実現に向けた都市計画制度の動向に関する研究 - 環境グルネルにみる統合性と国の役割 -, 公益社団法人日本都市計画学会都市計画論文集Vol.46, No.3 p967-972
- 5) 内海麻利 (2015), フランスの都市計画ローカルプラン(PLU)の実態と日本への示唆, 土地総合研究 2015年冬号vol23, No1, pp. 76-103
- 6) 西村愛、瀬田史彦(2017), 環境配慮街区形成の推進方策に関する研究 - フランス・エコカルティエ認証制度と日本における認証事例からの考察 - 公益社団法人日本都市計画学会都市計画論文集Vol.52 No.3, pp.393-398
- 7) Ministère de la transition écologique et solidaire, Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales (2018) Dossier de presses, Label Écoquartier 2018
- 8) <http://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/document/guide-de-labellisation-ecoquartier-fev2019/> (2020年9月アクセス)
- 9) Ministère de la transition écologique et solidaire より提供を受けたエコカルティエ認証地区の申請書類 (対象地区詳細は右記)
- 10) ボルドーメトロポール自然環境・持続可能な整備局へのヒアリングより(2018年6月)

	地区名	自治体名
1	Seguin Rives de Seine, La Trapèze	Boulogne-Billancourt
2	Lotissement Les Courtils	Hédé
3	Claude Bernard	Paris
4	Zac de Bonne	Grenoble
5	Bouchayer Viallet	Grenoble
6	Ecoquartier Historique	Forcalquier
7	Zac des Perrières	La chapelle sur Erdre
8	Les Rives de la Haute Deule	Lille
9	Fréquel-Fontarabie	Paris
10	Wolf Wangner	Mulhouse
11	Nouveau Mons	Mons en Baroeul
12	Ecoquartier Croix Rouge Pays de France	Reims
13	Blanche Monier	Grenoble
14	Projet Horizons Viala Est	Prades le Iez
15	Lotissement des Coccinelles	Sainte Croix-aux Mines
16	La Barberie	Changé
17	Zac Desjardins	Angers
18	La ferme forgeronne	Les Forges
19	Ecoquartier Hoche	Nanterre
20	Boucicaut	Paris
21	Villedieu le Puits	Morez
22	Ecoquartier Lefebvre	Mulhouse
23	Ecoquartier les Résidences du Parc	Grauhet
24	Andromède	Blagnac
25	Vidailhan	Balma
26	Ecoquartier de Monconseil	Tours
27	Ginko-Berges du Lac	Bordeaux
28	Parc Marianne	Montpellier
29	Les Grisettes	Montpellier
30	Ivry Zac du plateau	Ivry-sur-Seine
31	Quartier du Val Fourré	Mantes la Jolie
32	Bel air-Grands Pêcheurs	Montreuil
33	Quartier EUROPE	Saint Brieuc
34	Quartier Eiffel	Lavallois-Perret
35	Ecoquartier Maragon Florales	Ramonville-Saint Agne
36	Ecoquartier de Dun Le palassou	Dun
37	Quartier de l'église	La Mqleraye-sur-Seine
38	Renouvellement urbain du quartier Arago	Pessac
39	Eco village des Noés	Val de Reuil
40	Ecoquartier Hameau	Saint Jean de Braye
41	Clichy Batignolles	Paris
42	Requalification du Centre Ville de Changé	Changé
43	Docks de Saint-Ouen-Phase opérationnelle	Saint-Ouen
44	Clause Bois Badeau	Brétigny-sur-Orge
45	Les Docks de Ris	Ris-Orangis
46	Tréveneuc Centre-bourg	Tréveneuc
47	Quartier Camille Claudel	Palaiseau
48	Ecoquartier de la Brasserie	Strasbourg
49	ZAC Port Marianne-Rive gauche (tranche)	Montpellier
50	Quartier Fieschi-Tranche 1	Vernon
51	Les Passerelles	Cran Gevrier
52	Grand Coudoux	Coudoux
53	Projet de rénovation urbaine Derrière-les-Murs	Villiers-le Bel
54	Cannes Maria	Cannes
55	Hoche-Université	Nîmes
56	eco lotissement du Frene	Laguiole
57	Ecoquartier de l'Eau Vive Tranche	Lieusaint
58	Ecoquartier des Arondes	Roncherolles-sur-le Vivier
59	Cœur de ville	Monthuis sur Loire
60	Les Akènes	Lormont
61	Ecoquartier La Verderie	Lons
62	Parc des Calanques	Marseille
63	Zac du Courtil Brécard	Saint-Nazaire
64	Le Plateau des Capucins	Brest
65	Ecoquartier de Montévrain	Montévrain
66	ZAC Desjoyaux	Saint-Etienne
67	Zac Biancamaria tranche 1 et 2	Vandoeuvre-les-Nancy
68	Luciline-Rives de Seine	Rouen

TREND OF ECO-FRIENDLY MEANS FOR SUSTAINABLE URBAN TRANSPORT IN FRENCH ECO-NEIGHBORHOODS

Ai NISHIMURA

This study aims to clarify the trend of environmentally friendly means for sustainable urban transport, focusing on the French eco-neighborhood projects. As the eco-neighborhood certificate system has recently been utilized for the various neighborhood projects in France and this system includes the goal of sustainable urban transport, this study analyses the concrete means for sustainable urban transport in eco-neighborhoods certified as of the end of 2018. As a result, this study found that various means were introduced in French neighborhoods including the development of public transportation networks such as LRT, the construction of sidewalks, spaces promoting bicycle utilization, and means for limitation of vehicle utilization. In addition, this study also clarified the trends of the characteristics of environmentally friendly means based on analysis of location and city size.