

フランス地方圏の都市整備と新しい交通・環境政策～南仏の都市における最近の動向から～

西田 敬

1 はじめに

人口減少・超高齢社会を迎えて、中心市街地の衰退と都市機能の郊外化が進み、車社会となったわが国の地方都市圏は、多くの課題を抱えている。国においても、「まちづくり3法」の改正（都市計画法及び中心市街地活性化法の改正）が2006年に成立、2007年11月に完全施行され、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化・再生法）」が2007年10月に施行された。国の政策は転換点となる時代を迎え、「集約型都市構造」の実現に向けて、地方自治体を中心にして関係者が協力して推進することが期待されている。

さらに、2008年の夏、北海道で開催された洞爺湖サミットにおける主要な議題の一つは地球温暖化問題であった。わが国では、京都議定書で決定された二酸化炭素削減目標が約束期間を迎えて、実効性のある対策が問われている。洞爺湖サミット後の2008年7月29日には「低炭素社会づくり行動計画」が閣議決定され、また、同月22日に内閣官房より公表された「環境モデル都市」に6都市が選定され、実施計画の策定が進んでいるところである。

欧州連合（EU）諸国はその達成に向けた取り組みを確実に進めており、世界ではポスト京都議定書に向けた動きがすでに始まっている。そこで本稿では、洞爺湖サミットを目標にして「環境グルネル会議」の開催を通じて新たな環境政策の展開を見せるフランスから、筆者が最近訪れる機会を得た南仏においてトラム^{注1}を導入して都市の活性化を行っているニース、マルセイユを中心に、最近の動向を報告したい。

2 各都市の概説

2-1 ニース：トラム導入に合わせた公共空間

デザインの刷新

南仏の保養地ニースは、コート・ダジュール地方では最大の人口規模となる約34万7千人、広域行政圏（24 コミュンで構成されるニース・コート・ダジュール都市圏共同体＝CANCA；Communauté d'agglomération de Nice-Côte d'Azur）では約50万人を有する都市である。地中海に面した一帯はバカンスの時期には観光客で賑わう。繁華街は海岸に近いマセナ（Massena）広場から北に伸びるジャン・メドゥサン（Jean Médecin）通りがあり、ニース市役所のある旧市街も海岸近くに位置している。

ニースには、2007年11月24日に総事業費4億700万ユーロ（約651億円^{注2}）を投じて全長8.7kmのトラム1号線が開業し、ナントから数えてフランスで16番目のトラム新設都市となった^{注3}。トラム導入にあわせて、各都市では特色ある都市空間の改造を行っているが、ニースでは市中心部に位置するマセナ、ガリバルディの両広場を都市圏共同体の費用負担により歩行者優先の空間に再整備したほか、トラム沿線で公共空間デザインの刷新を進めている。

ニースにおけるデザイン計画の目的は、「トラムウェイの開通を機会に、町を整備しアート作品を展示することで都市計画を豊かなものにする^{注4}」ためであるという。2006年にトラムを開業させたミュルーズのように、路線を一括して特定のアーティストに委ねた例もあるが、ニースでは国際コンペにより各地区・電停ごとの競作となった。都市圏共同体代表を委員長とするパイロット委員会が、公募に応じた218件のなかから専門委員会による審査も踏まえて、「大都市のある部分」「昼間の景観」「夜の景観」「トラムウェイの21停留所をたどる赤い糸」の4つのテーマにより5カ国・14組15人のアーティストを選出した（表-1）。

その費用に充てるため、建設費用とは別に都市圏共同体がトラム建設費の負担額（3億3300万ユーロ）の1%に相当する330万ユーロ（約5億2800万円^{注2}）を支出している。

フランス国鉄ニース・ヴィル駅から駅入口電停

(Gare Thiers) のあるジャン・メドゥサン通りに向かって歩くと、昼間は通りをフランス国鉄の高架橋が、さらにその上を高架高速道路が覆っている薄暗い空間にたどり着く。しかし夜、周囲の光景は一変し、青いライトが照らす不思議な空間となる。これは、トラム建設の際につくられた新たなデザインの一つであり、ドイツ人グンダ・フェルスター (Gunda Förster) による作品である。また、マセナ広場には人の姿をかたどった像を先端にもつポールが立ち並んでいるが、夜になると、色とりどりに光り輝く空間を演出する。鉄やガラスの素材を生かした作品で知られるスペイン人ジャウメ・プレンス (Jaume Plensa) による作品である。そして、各電停にはフランスのベン (Ben) によるメッセージが掲げられている。

前述の各電停、高架高速道路ガード下とマセナ広場のほかにも、繁華街のジャン・メドゥサン通り、周辺はフランスの都市に見られる大団地がある両端の終点ラ・プラナ及びポン・ミッチェルなどと、気鋭の芸術家による作品が沿線各所の電停と街並みに新たな彩りを与えている。

2-2 大規模なリノベーションにより都市再生を進めるマルセイユ

プロヴァンス地方の中心都市マルセイユは、都市単独人口でフランス第2位の82万人、広域行政圏 (18 コミュンで構成されるマルセイユ・プロヴァンス・メトロポール大都市共同体 = CUMPM ; Communauté urbaine Marseille Provence Métropole) の人口ではパリ、リヨン、リールに次ぐ第4位となる98万人を有し、フランスでは最大の港町でもある。市街地は、地中海に面し紀元前からの歴史を有する旧港地区を中心に発展してきた。1960年代以降は、市東部ル・カイヨル (Les Caillols) 周辺にベッドタウンとして大団地が建設された。しかし、港湾機能の移転、社会構造の変化によって旧市街の衰退が問題となっている。

しかし、1990年代になり、港湾地区でユーロ・メディテラネ (Euromediterranée) 再開発が開

始される。そして、存続していた路面電車も全面近代化と拡張計画が完成するなど、停滞していたマルセイユの街も変革の時を迎えようとしている。

ユーロ・メディテラネ再開発は、1992年に検討着手され、1995年にバルセロナ会議における承認²⁾、事業実施主体 (ユーロ・メディテラネ再開発公社 = EPMPM ; établissement public d'aménagement d'Euroméditerranée) の設立、1998年に街路・施設計画の決定を経て、事業が開始された (表-2)。

行政において事業推進をリードしたのは、1995年の選挙で当選して以来、マルセイユ市長をつとめるジャン・クロード・ゴードン (Jean-Claude Gaudin) 氏であった。市長は、マルセイユ市助役で後に大都市共同体の交通委員会のトップになるルノー・ミュズリエ (Renaud Muselier) 氏と組み、寂れていた旧港周辺のウォーターフロントを、ロンドンのドックランドをモデルにした職住複合のビジネス街とすべく再開発を推進したのである⁴⁾。再開発とトラムの導入をリーディングプロジェクトとして、マルセイユを経済・文化・環境などの面においてヨーロッパレベルで競争力のある都市にすることを目指した。ユーロ・メディテラネ再開発の目的は、次の3つである³⁾。

- ・マルセイユ都市圏の国際的な影響力に寄与する
- ・都市圏域の雇用を創出する
- ・市の住宅政策のために有効な方法に寄与する

総面積は310haであり、公共公益施設及び業務施設の誘致、そして住宅建設が計画された (表-3)。文化政策の関連も重視され、「ヨーロッパおよび地中海市民博物館 (MUSEM)」の移転のほか、芸術、メディア関係施設の立地が計画されており、2013年欧州文化首都に選出された際には拠点地域になることが期待されている。

官民合わせた総投資は、2012年までに35億ユーロ (約5,600億円^{注2)}) にのぼる額とされ、内訳は国・マルセイユ市などの公共が5億ユーロ、民間が30億ユーロとなっている。事業手法は、国益関連事業 (OIN ; opération d'intérêt national) の適用を受けることにより、国家プロジェクトと

しての位置づけを受けている。国と地方の投資計画は3期（1995～2001年、2001～06年、2006～12年）に分かれているが、第二期（2001～06年）は国が50%、マルセイユ市が25%を負担し、残りは大都市共同体、県、地域圏の負担となっている。

事業の進捗状況は、2000年には最初の公共公益施設が完成し、1995年から2007年までに18,500人の雇用者と800の企業が入居しているが、進出企業の75%は新規に創出されたものであるという。2007年11月にはマルセイユ市、県、地域圏、国がEUROMEDⅢに調印、計画区域を170ha拡大して480haとすることが決定された³⁾。

2007年6月には、再開発地区と市内中心部および市東部ル・カイヨルを結ぶトラムの工事が完成し、直前の選挙で勝利して就任したばかりのサルコジ大統領も出席して7月3日に開業式典が開催された（図-1）。マルセイユのトラムは、港湾都市マルセイユらしく船をイメージさせる斬新なデザインの車両を導入している。施設面では、同時期に建設されたパリのトラム3号線などと同様に、マルセイユにおいても沿線の緑化に力を入れている。芝生などにより9000㎡を超える緑地帯が設けられ、2000本が植樹された。また、カヌピエール大通りなど市内中心部の街路空間も歩行者優先へと改変されている^{注3)}。

さらに、トラムの開業に合わせて、マルセイユにおいても新しい「貸自転車システム」が、大都市共同体からJCデコー（JCDecaux）社に運営を委託することにより、自転車1000台と自転車ステーション130箇所を準備のもと2007年10月にスタートしている。自転車のステーションは、市内に300mの間隔で設置されており、朝6時から夜中まで毎日使用することができる。料金体系は、パリのシステムと基本的には同様であり、マルセイユでは1週間パスと1年間パスの2種類が設定されている（表-4）。但し、1日パスの設定が無く、また1時間毎の加算料金について違いがあるなどパリとは異なる点もある。マルセイユの市街地中心部では、整備された自転車レーンをあま

り見ることが出来ず、利便性には課題があると思われるが、ハード面の整備も今後進むことが期待される。

3 フランスにおける都市再生への新たな展開
ニース、マルセイユの動向を通じてフランスの地方圏における都市・交通整備を見てきたが、以下では、浮かび上がった動向をまとめる。

3-1 文化政策からのアプローチ

「グッゲンハイム美術館」の誘致を契機に文化振興を柱の一つとしたスペインのビルバオが、欧州において文化政策を軸に都市再生を進めた代表例として知られているが、多くの都市において、都市再生政策のなかに景観、公共空間デザインなどを通じた文化政策の視点もあることに気づく。ヨーロッパにおいては、1990年代以降、欧州文化首都の開催を機に文化政策に力を入れる都市が増加している。フランスにおいても、地方分権化の進展もあり各都市圏が競い合う状況となっている⁵⁾。近年では、2004年に欧州文化首都を開催したノール地方の中心都市リールが、文化芸術面で大きな成果を収めて、現在に続く「Lille 3000」へと発展している。さらに続いて、2013年開催が予定される欧州文化首都も、名乗りを上げた都市の競争となり、2008年2月にボルドー、リヨン、マルセイユ、トゥールーズの4都市を開催地とすることが発表された。選定されたこれらの都市の、今後の取り組みが注目される場所である。

3-2 急速に進む自転車の復権

■日・仏地方都市圏における交通分担率比較

最近でこそ、パリなどでの新たな自転車利用の試みが注目されているが、フランスにおける自転車利用の状況は、都市部を中心に自転車が利用されているわが国や、ヨーロッパにおいて古くから自転車が活用されていたオランダと比較すると、これまでは極めて低い水準であった。

この点を交通分担率に着目して、フランスにおいて自転車政策が転換する時代（1990年代後半）

のフランスの主要な地方都市圏と、同時期のわが国の地方圏の状況を比較する(図-2)。調査の基準に留意する必要があるが、自転車の利用は、わが国が通学に関わる平日で14%、休日でも10%あるのに対して、フランスではストラスブールが6%と多いものの、その他の都市で1~3%であり、余り一般的とは言えない利用率である。フランスの公共交通分担率は10%前後であり、わが国の6%前後よりは利用されている^{注5}。自動車の利用はわが国、フランスともに50~60%台であり、相違は見られない。

1000人当たりの自動車保有台数(2005年)からみると、わが国は586台であるのに対してフランスは597台となり、他の先進諸国と比較して大きな違いはない⁷⁾。

わが国とフランスの地方都市圏は、自動車に対する比率は低いものの、ともに公共交通が一定の役割を果たしている。わが国は、フランスに比べて公共交通の分担率は低いが、反面、自転車がよく利用されている。しかし、実態は車社会である現実は両国に共通しているといえる。

■新しい「貸自転車システム」の発展

パリで2007年夏、大成功をおさめた貸自転車システム「ヴェリブ(Vélib')」がわが国の新聞記事などでも広く紹介された。現在、フランスのみならず欧州全体で拡大を見せる新しいシステムは、青木・望月・大森論文⁸⁾によれば、従来からわが国にもある「貸自転車」とはその思想が大きく異なる「自転車の共同利用」という概念であり、「コミュニティバイク」と区別した方が適切ともされる^{注6}。フランスのレンヌで1998年に開始されたのを嚆矢とし⁹⁾、その後はコペンハーゲンなどで同様なシステムの事例があるものの、すぐには拡大しなかった。しかし、リヨンで2007年5月にスタートしてフランス国内にも急速に広まっていく⁸⁾。2008年9月現在では、実施数は18都市にまで広まっており、うち6都市は2008年に入って開始されたものである(図-3)⁹⁾。

自転車道の整備も急速に進んでいる。パリ市が

1995年の8.2kmから2005年の327kmへと10年間で約40倍へと劇的に増加しているが、他都市においても自転車道の整備が進んでいる。自転車に関するハード整備は、都市圏単位で策定される都市圏交通計画(PDU)に盛り込まれている(パリでは、2007年に策定された「パリ都市交通計画」において2010年に500kmの目標値が掲げられている)。ハード、ソフト両面の取り組みの成果について、交通手段としての自転車利用に対する評価が待たれるところである。

3-3 「環境グルネル」の挑戦：フランスの新たな都市・住宅・交通戦略

2007年5月の大統領選で勝利したサルコジ大統領は、就任後ただちに省庁再編を行い、6月に旧運輸・設備・観光・海洋省、及び旧環境省の再編・統合により、環境・持続可能開発整備省を発足させた(その後、2008年3月に組織改変があり「環境・エネルギー・持続可能開発・国土整備省」に名称変更)。環境、運輸、建設、国土整備政策を統合する省庁が誕生したことになり、サルコジ政権が環境保護を重視する姿勢を打ち出したものとされる¹⁰⁾。

環境保護団体のNGOなどを交えた準備会合(5月21日)において、環境政策を議論する新たな枠組みが提示された¹⁰⁾。2007年7月に国、地方自治体、企業、労働組合、NGOら多様なセクターの参加により「環境グルネル(Le Grenelle de l'environnement)会議」が組織された。運輸・国土政策・建設・住宅・エネルギーを総合的に取り扱う気候温暖化部会のほか、生物多様性、天然資源、健康、汚染、農村など6つの作業部会に分かれて協議が進められた¹⁰⁾。

3ヶ月にわたる協議プロセスを経て、2007年10月24、25日の2日間に渡り、環境グルネル会議の最終会合が開催された。2日目の25日には、ゴア前米副大統領も出席した。この会合において、総括報告がサルコジ大統領より発表された。2050年までに温室効果ガスの75%削減を目標としており、その第一段階として2020年までに欧州連

合で定められた共通目標を達成することを掲げている。総括報告は各分野の行動計画を含むものであり、都市・建築・交通政策についても多くの新政策が盛り込まれることになった(表-5)。

環境グルネル会議の結論を法律化するための法案として、「環境グルネル基本法案(Projet de loi de programme relatif à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement)」が2008年4月30日に公表された¹⁶⁾。5月28日に経済社会会議の同意を得て、国民議会の審議入りした^{注7)}。

「環境グルネル基本法案」は、全6編50条からなり、その構成は次のようなものである。

総則(第1条)

第1編 気候変動との戦い(第2条～第19条)

第2編 生物多様性と自然環境(第20条～第30条)

第3編 環境および廃棄物の衛生対策に関するリスクへの対策(第31条～第41条)

第4編 国の規範(第42条)

第5編 統治、情報、および組織(第43条～第48条)

第6編 県、地域圏および海外自治体の位置づけ(第49条～第50条)

となっており、環境グルネル会議で公表された都市・建築・交通分野の新政策を具現化する条文は、第1編の第1章・建築物のエネルギー消費量の削減(第3条～第6条)、第2章・都市(第7条～第8条)及び第3章・交通(第9条～第15条)に記載されている。

このように、矢継ぎ早に新政策が打ち出された背景には、欧州連合において、ポスト京都議定書をにらんで、温室効果ガスの20%削減と再生可能エネルギー比率の20%までの引き上げを2020年までに達成する共通目標が2007年3月の欧州理事会で決定されているなかで、温暖化対策でドイツやイギリスに先行されているとの意識がある¹⁴⁾¹⁷⁾、とされる。

4 おわりに

フランス地方圏の都市再生については、疲弊地

区や都心公共空間の再生、トラムの導入などで成果をあげてきたところであるが、今後は、地球温暖化対策とのかねあいで環境政策の強化を迫られる。都市計画、建築、交通、エネルギー、農業分野など多方面にわたる課題のなかでいかに取り組むか問われることになる。

わが国においても、富山市では公共交通の再生により、また、金沢市などではソフト面を含めた文化政策を通じて都市再生を目指す、これまでの状況を抜け出す取り組みが行われるようになってきた。地方都市再生において欧州の事例が多く参考にされているところであるが、「生活の質」の改善のため、ハード・ソフト両面からの総合的な戦略により、限られた財源のなかで「選択と集中」を進めながら「都市の魅力」を高めることを通じて、都市間競争のなかで活力を維持し、目標を達成するという視点をより深めていくが必要になるだろう。

注1 フランスではLRT(Light Rail Transit)のことを従来の路面電車と同様トラムと表記しているため、以下ではトラムと表記する。また、ナンシー等で導入されたゴムタイヤトラム(トランスロールおよびTVR)はトラムに含むのが一般的である。

注2 1ユーロ=160円換算

注3 マルセイユ、ニースのトラム路線概要については、拙稿「南仏プロヴァンス・コートダジュールのLRT」(「鉄道ピクトリアル」誌2009年9月号所収)を参照

注4 「ラベル・フランス(LABEL France)」, No.69(2008年1～3月), フランス外務省, p.10

注5 フランスのトラム導入による公共交通分担率の変化については、阪井清志「環境にやさしい都市交通—データで見るフランスのLRT—」(「交通工学」2005年7月号・Vol.40 No.4所収)を参照。

注6 参考文献8), p.55

注7 環境グルネル基本法案の経緯については、EIC ホームページ <http://www.eic.or.jp/> の海

外ニュースを参考にした。

参考文献

- 1) 「l'art dans la Ville」, CANCA
- 2) 「平成18年度欧州都市再生事情調査団調査報告書(抜粋)」, (財)区画整理促進機構, 2006年12月
<http://www.sokusin.or.jp/useful/pdf/ousyuu/h18maruseiyu.pdf>
- 3) <http://www.euromediterranee.fr/>
- 4) C. J. Wansbeek, 「Marseille : Tramway in just three years !」, Tramways & Urban Transit, 2004年6月号
- 5) Philippe Chaudoir, 「フランスの文化政策のシフト—国から地方・民間へ」, 「をちこち」, No.20
- 6) 「Les chiffres clés des enquêtes ménages déplacements méthode standard Certu — Principaux résultants des enquêtes réalisées entre 1976 et 2002」, Certu, 2004
- 7) 「世界の道路統計2005」, 平成19年3月
http://www.road.or.jp/dl/pdf/stat_2005.pdf
- 8) 青木英明・望月真一・大森宣暁, 「欧州のコミュニティバイク計画と公的事業の持続可能性について」, 「交通工学」, Vol.43 No.2
- 9) <http://fr.wikipedia.org/wiki/V%C3%A9lopartage>
- 10) 「フランス・ジャポン・アンフォ」, 19号(2007年7月), フランス大使館広報部
- 11) <http://www.legrenelle-environnement.fr/>
- 12) 広瀬智昭, 「北海道洞爺湖サミットを契機に日本が地球温暖化対策で採るべき方向性は何か—フランスのグルネル(Grenelle)法案を参考に—」, 三菱総研ホームページ
<http://www.mri.co.jp/COLUMN/ECO/HIROS E/2008/0526HT.html>
- 13) NEDO ホームページ
<http://www.nedo.go.jp/kankobutsu/report/101/1011-10.pdf>
- 14) 日本経済新聞, 2007年10月29日付
- 15) 「フランス・ジャポン・アンフォ」, 21号(2008年1月), フランス大使館広報部
- 16) 環境・エネルギー・持続可能開発・国土整備省プレスリリース(2008年4月30日)
http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Dossier_de_Presse_cle233a7b-2.pdf
- 17) 日本経済新聞, 2008年6月18日付

表-1 ニース・トラム1号線施設デザインのアーティスト一覧

テーマ	アーティスト名	タイトル	場所
大都市のある部分	Jaume Plensa (西)	Conversation à Nice	Place Masséna
	Maurizio Nannucci (伊)	Découvrir différentes directions	Square Toja
昼間の景観	Jean-Michel Othoniel (仏)	Le confident	Square Doyen Jean Lépine
	Pascal Pinaud + Stéphane Magnin (仏)	Composition exubérante de réverbères hybrides	Mail de Saint-Jean d'Angély
	Michaël Craig Martin (英)	Cascade d'objets	Boulevard Virgile Barel
	Emmanuel Saulnier (仏)	Je vis de l'eau elle s'écoule	Station Las Planas
	Sarkis (仏)	Les postes restantes de la Porte Fausse	Porte Fausse
夜の景観	Ange Leccia (仏)	Disque solaire	Station Las Planas
	Jacques Vieille (仏)	Palmiers vertigineux opalescents	Station Pont Michel
	Gunda Förster (独)	Blue, Hommage au Bleu d'Yves Klein	Ponts SNCF Thiers et Route de Turin
	Yann Kersalé (仏)	L'amorse du bleu	Avenue Jean Médecin
トラムウェイの21停留所をたどる赤い糸	Ben (仏)	Calligraphie du mon des stations et <pensées>	Les stations
	Pierre di Sciullo (仏)	Totems	Les stations
	Michel Redolfi (仏)	Les sonals: annonce vocale et signature musicale	Les rames

出典：「l'art dans la Ville」, CANCA により作成

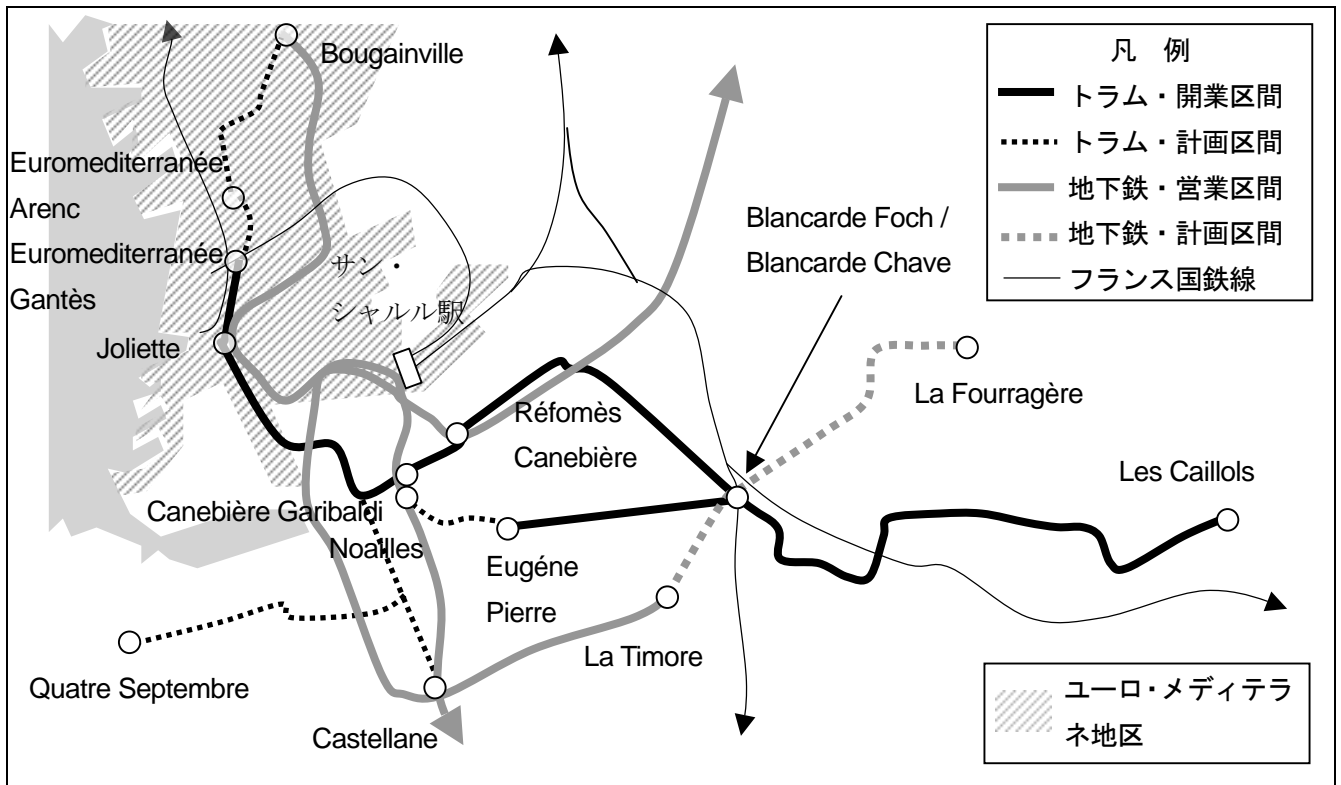


図-1 マルセイユ市街中心部・トラム路線及びユーロ・メディテラネ地区の概要図

表-4 マルセイユで導入された新しい貸自転車システムの料金表

	登録代金	無料時間帯	1時間毎の料金
1週間パス	1ユーロ	最初の30分	1ユーロ
1年間パス	7ユーロ	最初の30分	0.5ユーロ

出典：「Marseille à vélo simple et facile! -LE GUIDE DU VELO」より作成

表-2 ユーロ・メディテラネ再開発の略年表

1992	・マルセイユ市、県、地域圏、港湾公団、商工会議所、フランス国鉄の共同による調査開始
1995	・事業主体（EPAEM）設立、および国益関連事業（OIN）の適用を行うデクレ発効 ・バルセロナ会議で承認
1998	・EPAEM の理事会は街路計画および文化、学術、科学技術施設戦略を決定
2000	・EPAEM、国、地方公共団体は 2006 年までの資金計画に合意（24 億 2200 万フラン） ・国土整備開発省間委員会（CIDAT）が「国立芸術および民間伝承博物館（MNATP）」を「ヨーロッパおよび地中海市民博物館（MUCEM）」として移転することを承認 ・ルッフィ体育館開業。（地区内に完成した最初の公共施設）
2001	・TGV 地中海線がマルセイユ・サン・シャルル駅まで開業
2003	・Joliette 街区完成 ・CIDAT が 2010 年までの事業計画及び MUCEM の設立を確認
2004	・ベル・デ・メ・ポール・メディア開業
2005	・第 3 フェーズ（2006～2012）の財政協議が開始 ・メディテラネ地区中心部 ZAC のコンサルタシオン実施
2007	・マルセイユ市、県、地域圏、国が EUROMEDIII に調印。 ・1995 年デクレを改正し事業区域を 480ha に拡大するデクレが発効

注：デクレはわが国の政令に相当。

出典：http://www.euromediterranee.fr/ により作成

表-3 ユーロ・メディテラネ再開発の全体計画

	当初計画	追加計画
計画面積	310ha	170ha
新規住宅建設	10,000 人 (6,000 戸)	30,000 人 (12,000 戸)
事務所	600,000m ²	500,000m ²
雇用創出	15,000～20,000 人	10,000～15,000 人
商業・公益施設	200,000m ²	100,000m ²
公園・緑地	20ha	40ha

出典：http://www.euromediterranee.fr/ より作成

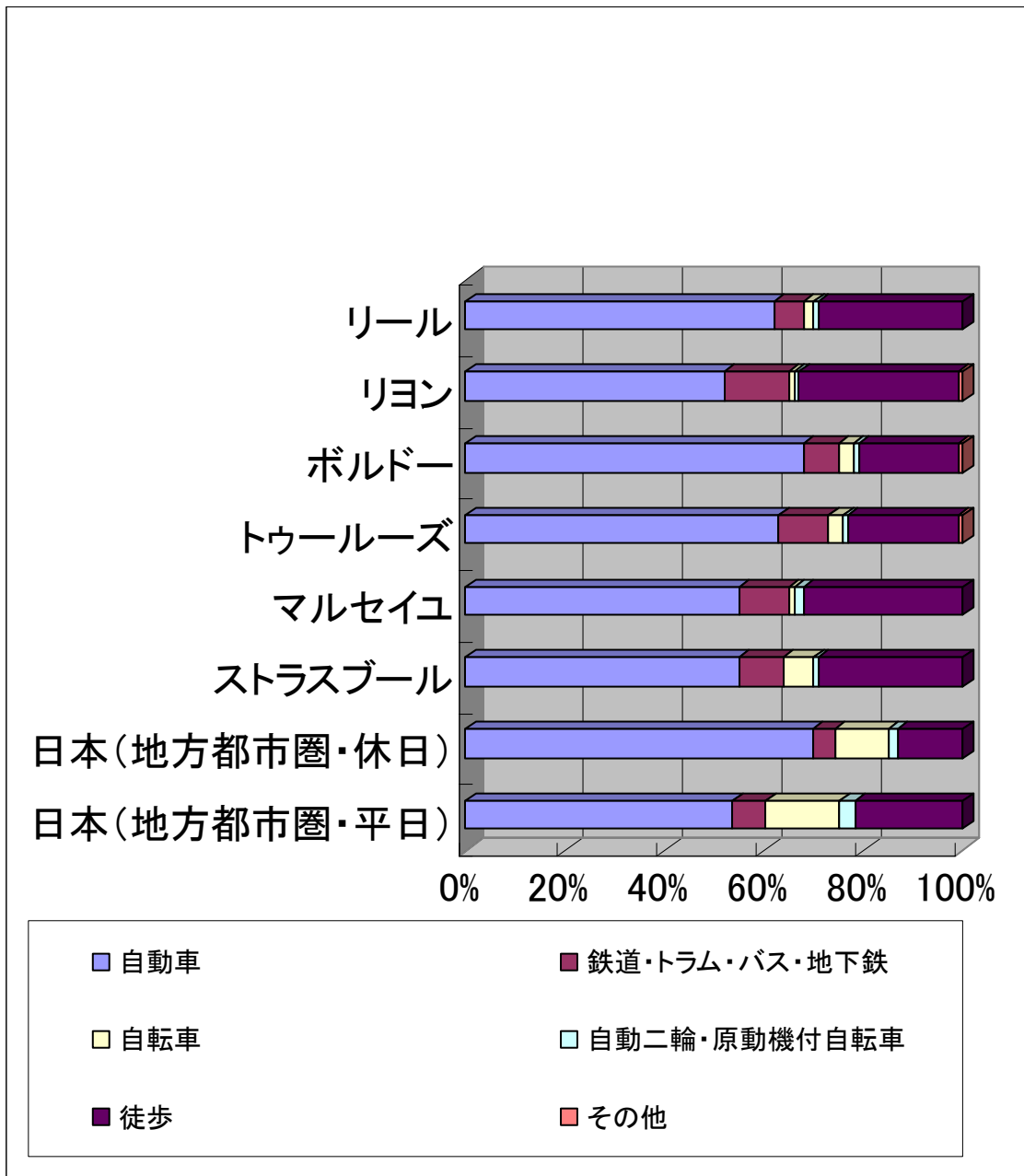


図-2 日本とフランスの地方都市圏における交通機関別分担率

出典：＜日本＞「都市における人の動き—平成 11 年パーソントリップ調査集計結果から—」

http://www1.ibs.or.jp/cityplanning-info/zpt/zpt_color.pdf

＜フランス＞「Les chiffres clés des enquêtes ménages déplacements méthode standard Certu—Principaux résultats des enquêtes réalisées entre 1976 et 2002」, Certu, 2004 (基準年 1995～98 年)

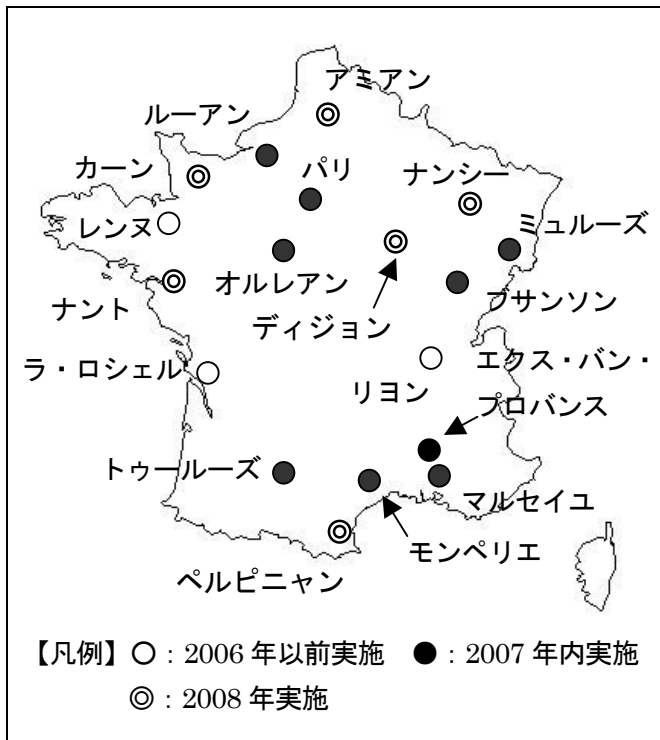


図-3 新しい「貸自転車システム」の導入状況

出典：フランス語版ウィキペディア（2008.9.7 検索）

<http://fr.wikipedia.org/wiki/V%C3%A9lopartage> により作図

表-5 「環境グルネル会議」で公表された主な項目（都市・住宅・交通関係）

<p>【建築・住宅関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 新築ビル及び公共施設は 2010 年以降省エネ規格を遵守 ○ 国内の新築住宅は 2012 年以降省エネ規格を遵守 ○ 2020 年以降は全ての建物についてエネルギーの生産量が消費量を上回る（エネルギーポジティブな）ものとする ○ 低家賃住宅（HLM）80 万戸の改装に着手する ○ フランス都市再生機構（ANRU）プログラム資金（400 億ユーロ）の活用 <p>【交通関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 路面電車およびバス専用道路の路線について、パリを除く地域で 1,500km 新設 ○ イル・ド・フランス地域の鉄道網延伸 ○ TGV 路線網を 2020 年までに 2,000km 新設 ○ 鉄道貨物輸送と河川交通網の活用により、トラック交通量を 200 万台、100 万台それぞれ削減 ○ 新たな環境財源を「気候・エネルギー計画」における公共交通整備の資金としてフランス交通インフラ資金調達機構（AFITF）と地方自治体に与える <p>【都市関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 大規模な住宅開発計画について、2012 年までに自治体に対して「écoquartier 計画」を創設させる ○ 10 万人以上 15 万人未満都市圏に対して、地域整備の目標として気候変動およびエネルギーのコントロールの適合性を導入 ○ 交通、住居、公共空間、商業、問題地区における SCOT の普及を統合する一体的な都市計画の推進 ○ SCOT にエネルギー効率および温室効果ガス基準を導入 ○ 地域における「気候・エネルギー計画」を 5 年以内に都市計画文書と整合させたうえで普及させる ○ 都市の拡散に対する戦いを行うための手法の利用 <ul style="list-style-type: none"> ・ 農地および自然地域の喪失による影響評価のない、または、公共交通プログラムに適合しない都市開発に対して、影響評価を義務づけて大規模な新規地区の禁止を行うことができる ・ 都市計画文書（住宅、農業、交通、エネルギー、公共空間、生物多様性など）の整合性の改善。 ・ 公共交通軸周辺への容積率（COS）の優遇を行う環境稠密化地区（ZDE ; Zones de densification environnementales）の創設 等
--

出典： <http://www.legrenelle-environnement.fr/> より作成