

参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	環境先進都市ストラスブール －L R Tを軸とした交通まちづくり－
著者 / 所属	小口 晴香 / 国土交通委員会調査室
雑誌名 / ISSN	立法と調査 / 0915-1338
編集・発行	参議院事務局企画調整室
通号	470号
刊行日	2024-11-1
頁	73-82
URL	https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/ripou_chousa/backnumber/20241101.html

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください (TEL 03-3581-3111 (内線 75020) / 03-5521-7686 (直通))。

環境先進都市ストラスブール

— L R Tを軸とした交通まちづくり —

小口 晴香

(国土交通委員会調査室)

《要旨》

フランス北東部に位置するストラスブールは、モータリゼーションの進展に伴う課題解決のため、L R Tを軸とした交通まちづくりを実施し、自動車依存から脱却するとともに、まちの活性化にも成功し、環境先進都市として世界的に評価されている。

フランスにおいては、交通権の保障、独立採算制の放棄、モビリティ負担金制度など、自動車から公共交通への転換の実効性を高める種々の交通政策が存在している。

気候変動や少子高齢化社会に直面する我が国においても、より環境にやさしく誰もが快適に移動できる都市を推進していく必要がある。

1. はじめに

我が国のCO₂排出量(10億3,700万トン)のうち、自動車からの排出量は15.9%を占めている(2022年度)¹。自動車への過度な依存から脱却し、鉄道等の公共交通を始めとするより環境にやさしい移動手段に転換していくことは、脱炭素社会の実現のために欠かせない課題となっている。

このような中、環境負荷の小さい交通体系の実現に有効な交通手段として注目されているのが、L R T (Light Rail Transit) である。L R Tとは、「従来の路面電車から走行空間、車両等を向上させたもので、道路空間、鉄道敷等の既存インフラも有効活用し、高い速達性、定時性、輸送力等を持った、人や環境に優しい公共交通システムのことで、バリアフリーや環境への配慮、さらに中心市街地の活性化による都市・地域の再生等に寄与するもの²」とされている。

我が国においては、富山ライトレールが平成18年に、芳賀・宇都宮L R Tが令和5年に

※本稿に掲載されているウェブサイトの最終アクセスは、いずれも令和6年10月7日である。

¹ 国土交通省ウェブサイト

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html>

² 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団『運輸・交通と環境2024年版』36頁

開業している。L R T導入促進については国会質疑においても取り上げられており、政府としてもL R Tは持続可能なまちづくりに大きく寄与するものとして財政支援等を行っていくとしている³。

そして、L R T⁴を軸とした交通まちづくりにより環境先進都市として世界的に評価されているのが、フランス北東部に位置するストラスブールである(写真)。ストラスブールは、L R T整備を通じてコンパクトで環境にやさしいまちを実現しただけではなく、一連の都市政策により中心部のにぎわいを取り戻して都市の魅力を向上させたことで、フランスで有数の観光地としても名をはせている。

参議院においても、令和5年9月に重要事項調査議員団(第2班)が「フランス共和国及び英国における生活困窮、孤独及び少子化対策並びに地域活性化等に関する実情調査並びに両国の政治経済事情等視察」として、ストラスブールのコンパクトシティを通じた地域活性化の取組について現地で調査を行っており⁵、ストラスブールのまちづくりに関心が寄せられている。

本稿では、ストラスブールにおけるL R T導入を始めとする交通まちづくりについて概説した上で、これらの政策を支えるフランスの制度について紹介する。

写真 ストラスブールのL R T



Photo crédit © : CTS - Compagnie des Transports Strasbourgeois

(出所) ストラスブール交通公社 (C T S) Facebookより

2. ストラスブールの交通まちづくり

(1) ストラスブールの概要

ストラスブールは、パリから東へ約400kmの位置にあり、まちの東部を流れるライン川がドイツとの国境となっている。人口は約29.4万人(2021年時点)⁶でアルザス地方の中心都

³ 第213回国会参議院予算委員会会議録第5号28頁(令6.3.6)

⁴ フランスでは「トラム(Tram)」と表現されるが、本稿においてはL R Tの表記で統一する。

⁵ 第212回国会参議院議院運営委員会会議録第12号26頁(令5.12.13)

⁶ フランス国立統計経済研究所ウェブサイト

<<https://www.insee.fr/fr/statistiques/7725600?geo=COM-67482>>

市であり、2016年に発足したグラン・テスト地域圏の首府でもある。

ストラスブールには、フランスとドイツが度々その領有権を争った歴史があり、戦争の度にフランス・ドイツと所属する国が何度も変わった複雑な歴史的背景から、現在では「欧州の平和の象徴」として欧州評議会を始めとした欧州機関が設置されており、ヨーロッパの首都とも呼ばれている国際都市である。

また、アルザス地方独特の歴史的な街並みはユネスコ世界文化遺産にも登録されており、特にクリスマス・マーケットの時期にはフランス国内外から多くの観光客が訪れる。

(2) L R Tの導入を始めとする都市政策

ア 導入に至る背景

ストラスブールでは路面電車が1878年に開通していたが、1960年に廃止されており⁷、1980年代後半では通勤交通手段の割合で自動車が7割、公共交通が1割と、公共交通の利用率はフランスの他都市に比べても低い状態にあった⁸。中心部の道路は通過交通の車であふれ、大気汚染や交通渋滞が深刻な問題となり、郊外に大型ショッピングセンターが相次いで誘致されたことも伴い、中心市街地の衰退とシャッター通り化が進んだ⁹。

これらのモータリゼーションの進展による弊害への対処として、ストラスブールでは、L R T整備と地下鉄整備の2つの案が提案されていたが、1989年の市長選挙においてL R T整備を主張した社会党のトロットマン氏が当選したことで、L R T整備が進められることとなった。

イ 自動車流入規制

L R Tの導入を決めたストラスブールは、工事と並行しながら1992年に中心部への自動車の流入規制を実施した。中心部につながる道路はループ状となっており、そのまま中心部を通過することはできない構造となっている¹⁰。

あわせて中心部では歩行者空間が整備され、平面駐車場化していた都心の広場は歩行者空間として再生されることとなった¹¹。

ウ L R Tを軸とした交通ネットワークの形成

都市計画や都市交通の公共事業における住民を対象とした合意形成のプロセスであるコンサルタシオン（事前協議）を経て¹²、1994年にL R T A線が約9.8km開通し、誰もが乗り降りしやすい世界初となる完全低床型車両によるL R Tの運行が開始された¹³。

コンサルタシオンにおいては自動車の利用客が減ることを懸念した市街地の商店主たちを始めとする反対意見も多かったが、担当者らの粘り強い説得と「補償委員会」によ

⁷ ヴァンソン藤井由実『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』（学芸出版社、2011年）27頁

⁸ 一條義治『自治体行政マンが見た欧州コンパクトシティの挑戦』（第一法規、2019年）9頁

⁹ 同上

¹⁰ 松中亮治ほか『世界のコンパクトシティ 都市が賢く縮退するしくみと効果』（学芸出版社、2019年）135頁

¹¹ 辻本勝久『SDGs時代の地方都市圏の交通まちづくり』（学芸出版社、2023年）193頁

¹² 前掲注8、11頁

¹³ 前掲注10、138頁

る工事中の売上げ減少に対する補填が行われた¹⁴。

このようにストラスブールでは、住民からの反対意見があった中でも、選挙から5年後という非常に短い期間でL R T開業が成し遂げられている。我が国の芳賀・宇都宮L R Tが構想から開業まで約30年を要している¹⁵ことにも鑑みると、フランスではコンサルタンションに裏打ちされた公共交通事業整備が着実に進められていたことが分かる。

その後、1998年のA線延伸、D線開通、2000年のB線、C線開通、2007年のE線、2010年のF線開通、更には2013年のB R T¹⁶（Bus Rapid Transitの略で、バス高速輸送システムを指す。）のG線開通、2017年のD線延伸等、次々とネットワークが拡充され、現在ではL R Tを中心に多くのバス路線と共にストラスブールの都市内交通ネットワークが形成されている¹⁷。

L R T開業から30年となるが、市長やその所属政党が代わってもL R T整備を中心とした交通まちづくりは継続され、現在も更なるネットワークの拡充が図られている¹⁸。

エ パーク・アンド・ライド

先述のようにストラスブールは中心部への自動車流入規制を行っているが、都市から車を完全に排除したわけではなく、パーク・アンド・ライドによって用途に応じた交通モードへ誘導する仕組みを取り入れている¹⁹。

パーク・アンド・ライドとは、「市街地への自動車の流入を抑制するための対策で、市街地周辺部に駐車し、市街地では公共交通機関を利用するシステム²⁰」のことで、ストラスブールのL R T駅周辺には10か所のパーク・アンド・ライド用駐車場が設置されている。そして、パーク・アンド・ライド駐車場の料金は1日4.10ユーロ（都心に近いロトンド駐車場のみ4.60ユーロ）となっているが、この料金には乗車人数分（最大7名分）の往復乗車券が含まれている。往復乗車券が3.50ユーロであることを考えると、1人で当該駐車場を利用する場合でも0.6～1.1ユーロで自動車を駐車できることとなり²¹、L R Tに乗り換えるインセンティブを与えている。

さらに、駐車料金のために滞在時間を短くする必要がなくなったことで、買い物や食事に余裕ができ、商店の大幅な売上げに貢献したとされている²²。

オ 魅力的な都市空間の整備

ストラスブールは、公共交通ネットワークの構築だけではなく、都市全体の魅力を向上させるべく、関連する施設整備等も併せて実施している。

1994年にA線が開通した際には、中心部の歩行空間の一部がトランジットモールとし

¹⁴ 前掲注8、11～12頁

¹⁵ 『日本経済新聞』（令5.9.2）

¹⁶ フランスでは「BHNS」と表現されているが、本稿においてはB R Tの表記で統一する。

¹⁷ 前掲注10、138頁

¹⁸ 同上142頁

¹⁹ 日本政策投資銀行『地方都市における地域公共交通の新たなあり方～広域トランスポート・オーソリティの提案～』34頁

²⁰ 国土交通省ウェブサイト<<https://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/iten/service/kankyo/pdf/par.pdf>>

²¹ 前掲注10、142頁

²² 前掲注8、12頁

て整備され、商店街の活性化に寄与している。また、沿線では都市施設の整備も進められ、LRT整備と連動して図書館やコミュニティセンター等が併せて整備された²³。

(3) ストラスブールにおけるLRTの特徴・効果

ア 特徴

(ア) デザイン性

既にLRTが導入されていたフランスの他の都市と比較して、ストラスブールでは、車両や駅のデザインをアーバンデザインの一部として沿道や広場の修景事業と一体化させる手法を取り入れ、LRTを都市のシンボルにするという画期的な施策を行った点が特徴的であるとされている²⁴。

また、吸音効果を狙って取り入れられた軌道の緑化も環境先進都市としての景観形成の一助となっている²⁵ (写真)。

このようにデザイン戦略と結びついたLRTの導入が、都市そのもののイメージを向上させることに成功したことで、ストラスブールはフランス国内だけでなく諸外国からも注目されることとなった。

(イ) バリアフリー

完全低床型車両であるストラスブールのLRTは、車内にも車椅子スペースが用意され、バリアフリーに大きな配慮が払われている。

また、フランスのLRTでは「信用乗車方式」での運賃収受が採用されており、改札はなく、駅に複数設置してあるカードリーダーに専用カード等をかざすことで、全ての扉から乗降車することができる。これにより、日本のバスや路面電車のように乗降車のために車内を移動する必要がなく、その分停車時間も短くなることから、運行の定時性、速達性の確保にも寄与している²⁶。

なお、信用乗車方式のデメリットは容易に無賃乗車が可能である点で、車内検札によって発覚すると罰金(即時支払いの場合は60ユーロ、後払いの場合には追加で40ユーロの手数料)を支払うことになるものの²⁷、ストラスブールにおける無賃乗車率は13.5%となっている²⁸。

(ウ) 優先信号

LRTには優先信号システムが備わっており、運転席のボタンを押すことで交通信号を変えることができる。そのためLRTが停車するのは駅のみとなり、郊外から中心部

²³ 前掲注10、146頁

²⁴ 南聡一郎「フランスにおける「都市を黒字にする」連携的なモビリティ政策と交通財政」公益財団法人日本都市センター『総合都市経営を考える－自治体主導による新たな戦略的連携－』(2023.3) 210頁

²⁵ 前掲注8、6頁

²⁶ 前掲注8、7～8頁

²⁷ CTS(ストラスブールにおけるLRT等の運営主体)ウェブサイト

<https://www.cts-strasbourg.eu/export/sites/default/pdf/04SeDeplacer/CTS_ANG_GUIDE_VOYAGEUR_2024_WEB.pdf>

²⁸ ヴェンソン藤井由実・宇都宮浄人『フランスの地方都市にはなぜシャッター通りがないのか 交通・商業・都市政策を読み解く』(学芸出版社、2016年) 86頁

への所要時間が自動車よりも短くなるような仕組みとなっており²⁹、自動車からLRTに乗り換える利点を生み出している。

イ 政策の効果

ストラスブールの2015年の公共交通利用者は1日約33.0万人で、1995年の約14.9万人と比較して2倍以上の非常に高い増加率となっている³⁰。

また、LRT沿線では不動産投資が活発化して地価が上昇するとともに、有名店の進出などが相次いだことで都市活性化をもたらしており、ストラスブールではシャッター通りは見られなくなった。

このようにストラスブールは、LRTを軸とした公共交通サービス水準の抜本的向上と都市圏の発展の好循環を生み出している³¹。

(4) アクティブモードの推進

フランスにおいては、自転車や徒歩など、人間の力のみで移動する手段をアクティブモードと言い³²、環境保全に資するものとして推奨されている。

以下、ストラスブールでの取組を記述する。

ア 自転車

ストラスブールでは1970年代から都市での自転車利用が推奨され、1979年には自転車専用道路・レーンの整備が始められた³³。そして、1983年には一方通行の自動車道の右側に、双方向利用の自転車専用道路がフランスで初めて導入されている³⁴。

さらにLRT導入後、自転車政策は総合的な交通計画の一環として企画され、1994年には「二輪車マスタープラン」が作成された³⁵。

現在、ストラスブールには600kmを超える自転車道が整備され、郊外・中心部共に自転車の走行環境が確保されている。

また、LRT等の交通機関との連携も行われており、例えばLRT駅周辺における無料駐輪場の設置、LRT車内への自転車持込み可能時間帯の設定などが挙げられ、自転車利用の促進・利便性向上が図られている³⁶。

イ 徒歩

ストラスブールにおいては、先述のとおり中心市街地の歩行者専用空間化に1990年代から取り組んできたが、ストラスブールを中心に構成される広域自治体連合ユーロメトロポール・ストラスブール議会は、2012年、他の都市に先駆けて「歩行者憲章」を議決

²⁹ 前掲注11、196頁

³⁰ 前掲注10、148頁

³¹ 前掲注11、199頁

³² 板谷和也「低密地域におけるモビリティ改善に向けたフランスの取り組み」一般財団法人運輸総合研究所『運輸政策研究』(vol. 24 2022) 50頁

³³ 前掲注7、135頁

³⁴ 同上25頁

³⁵ 同上135頁

³⁶ CTSが無料で発行するプリペイドカード所有者に限り、無料駐車場の利用ができる。LRT車内への自転車の持込可能時間帯は、月～土曜日の7:00～9:00、17:00～19:00を除く時間帯とされている。前掲注10、143頁

した³⁷。

従来の歩行者関連政策は、自動車に対する歩行者の安全確保に重点が置かれていたが、歩行者憲章では歩行者を楽しませる最適な都市空間の創出を目指し、①大型公共交通を導入する際は、予算の少なくとも1%以上を、その交通機関の駅周辺500m以内の歩行ゾーンを整備する費用に計上すること、②新たな道路空間を整備する際には、道路幅の最低50%を自転車と歩行者専用空間にすること、③ベンチ、木陰、街灯などを整備し、歩行の快適性を向上させること、④歩行者のスペースを確保するなど自転車との競合を回避できる空間設計を施し、歩行の安全性を確保すること、⑤細切れに歩行者専用道路を整備するのではなく、市内を徒歩で安全に回遊できる「卓越した歩道ネットワーク網」を構築し、政策の全体像との整合性を図ること等が定められている。

2021年には新しい歩行者憲章が同議会で承認され、2030年をターゲットとして、住民の健康のために1日30分以上、2km以上のウォーキングを推奨している³⁸。

ストラスブールの中心市街地では、自動車が利用していた道路や広場が歩行者空間に転用されているほか³⁹、歩行者用道路にアートが施されるなど、ハード・ソフト両面から楽しく安全に歩くことのできるまちづくりを推進している。

3. フランスの公共交通に関する主な法制度

ここまでストラスブールにおける事例を紹介してきたが、以下においては、一連のストラスブールの交通まちづくり政策の実施を支えるフランスの公共交通に関連する主要な法制度を概観する。

(1) 国内交通基本法 (L O T I) ・ 交通法典 (Code des transports)

ア 交通権

フランスの交通政策の重要な特徴として、第一に交通権の保障を1982年の国内交通基本法 (L O T I : Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs) で明文化し、その概念を拡張・強化してきた点が挙げられる。交通権は、経済格差の解消と、障害者や高齢者などの権利保障という2つの目的に大きく分けることができる。

交通権の保障による経済格差の解消について、フランスでは第二次世界大戦後の経済復興に際して多くの移民を受け入れ、低賃金労働者として活用してきたことが背景とされる。移民の住居として郊外に整備された団地から職場へ通える公共交通サービスがなければ人々は働くことができないことから、自動車を所有できない低所得者の働く権利の一つとして交通権が提唱されたのである。

障害者や高齢者といった移動制約者のモビリティの保障とはすなわち、身体的な理由で自動車を利用できない人の権利の保障とされる。特に、障害者に関しては、公共交通

³⁷ ヴェンソン藤井由実『フランスのウォークブルシティ 歩きたくなる都市のデザイン』(学芸出版社、2023年) 72頁

³⁸ 前掲注37、74頁

³⁹ 同上75頁

をバリアフリー化することで介助無しで通勤交通サービスを利用することができるようにして、就労を可能とすることが重要であるとされている⁴⁰。

なお、交通権に関する規定は、2010年に施行された交通法典に移行されている⁴¹。

イ 独立採算制の放棄

フランスの交通政策の第二の特徴は、独立採算制の放棄である。

前述の交通権の保障及び環境保全の観点により、自動車依存から脱却するため、都市自治体は低廉な価格で質の高い公共交通サービスを供用することが求められている⁴²。

交通法典において、人々のモビリティの権利の保障（第L1111-1条）と環境保護（第L1211-3条）を優先課題と定義し、交通権には価格面の合理的配慮が含まれ（第L1111-2条）、料金水準は利用を最大化する水準にすることを求め（第L1221-5条）、費用は利用者、公共団体、利用者以外の利害関係者の間で分担して負担すべきと規定されている（第L1221-12条）⁴³。

なお、ストラスブールの公共交通利用料金は、乗車距離にかかわらず1回につき1.90ユーロ（専用カード等にチャージする場合）である⁴⁴。運賃カバー率（運営費に占める割合）は、4割程度（2019年。費用に減価償却費を含む。）となっている⁴⁵。

ウ モビリティ計画（PDM）

非効率な公共交通をただ延命させるだけで自動車利用が減らないという事態を避け、自動車から公共交通や自転車・徒歩への転換を効果的に促すため、フランスでは人口10万人以上の都市圏には、モビリティ計画（PDM：Plan de Mobilité）の策定が義務付けられている。

交通法典第L1214-2条において、PDMの11の目標（交通ニーズと環境の持続可能性の均衡、社会的連帯の強化、交通安全、自動車利用の削減、公共交通・徒歩・自転車の強化、道路利用の再配分、駐車場再編・料金施策、物流交通・配送の再配分、通勤・通学交通の改善、パーク・アンド・ライドを含む公共交通料金の再編、電気自動車・ハイブリッド自動車の利用環境整備）が規定されている。

PDMは、公共交通だけではなく、道路・駐車場再編や物流、自転車などを含む包括的な計画となっており、さらに、上位計画である都市計画マスタープランや環境計画、下位計画である都市地区計画とのヒエラルキーが確立している。

フランスのPDMは欧州の他国からも注目されており、EUにおいてもSUMP（Sustainable Urban Mobility Plan）と呼ばれる持続可能な都市モビリティ計画が進められている⁴⁶。

⁴⁰ 前掲注24、197頁

⁴¹ 竹内龍介ほか『欧州における地域公共交通施策及び財務・運営に関する調査研究～英仏独におけるサービス確保・改善、財務・運営及び新たなモビリティ活用～』国土交通政策研究所調査研究成果報告書（2023.3）42頁

⁴² 前掲注24、198頁

⁴³ 同上198～199頁

⁴⁴ 前掲注27

⁴⁵ 前掲注24、199頁

⁴⁶ 南聡一郎「持続可能な都市交通政策のための計画と財政の統合～フランスを例に」一般財団法人地球・人間

(2) モビリティ基本法 (LOM)

従来の交通政策が、市民の現実のニーズに適合しなくなっており、これらに対応するためには、モビリティ政策の大幅な変革が必要であるとして、2019年にモビリティ基本法 (LOM: Loi d'orientation des mobilités) が施行された⁴⁷。

フランス国内のモビリティが抱える問題・課題は、大別すると、移動における「地域格差の拡大」、「緊急を要する環境・気候変動対策」、「優先順位を間違えた過大な投資」(TGV (高速鉄道) を始めとする大型プロジェクトに投資が集中し、日常的なニーズが犠牲にされてきた)、「新しく出現したモビリティサービスへの対応」の4点とされている⁴⁸。

これらの問題等の解決のために、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つの方針を掲げており、具体的な施策も併せて定めている⁴⁹。

LOMは、MaaS (Mobility-as-a-Service) の推進と共に、環境に配慮した交通手段の推進に予算を割り当てる方針を明確にした点が画期的な政策であるとされている⁵⁰。

(3) モビリティ負担金制度

独立採算制を放棄している公共交通に対し、公的な財政負担を可能にしているのが、都市自治体⁵¹ (AOM: Autorité Organisatrice de la Mobilité) が徴収できる交通税である。

フランスの交通税は、モビリティ負担金制度 (Versement Mobilité、旧称: 交通負担金) と言い、都市圏内の従業員数が11名を超える事業所に従業員の給与を課税ベースとして徴税する法定任意税である。

モビリティ負担金は交通予算の40%以上を占める基幹財源となっており、用途は公共交通の運営費・資本費補助のほか、モビリティハブ (公共交通やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節となる拠点⁵²) の整備にも充てることができ、予算の配分もAOMが自由に決めることができる。税率は人口や占有インフラ (地下鉄・LRTの線路、バス専用レーン) の有無で分かれており、AOMは上限の範囲内で任意の税率を設定できる⁵³。

モビリティ負担金によって、財政面で都市自治体のイニシアチブを確保し、総合都市経営に資する交通政策実施の裏付けがなされている⁵⁴。

環境フォーラム『グローバルネット』(2022. 11)

⁴⁷ 前掲注41、42～43頁

⁴⁸ 萩原隆子「フランスで導入されるモビリティ基本法」一般財団法人交通経済研究所『運輸と経済』(2020. 2) 94～95頁

⁴⁹ 同上95～96頁

⁵⁰ 前掲注41、115頁

⁵¹ モビリティ政策を担う広域市町村組合を指す。

⁵² 国土交通省『第2回まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会施設デザインWG』(2024. 1. 16) 資料2 11頁

⁵³ 前掲注46

⁵⁴ 前掲注24、200頁

(4) 環境グルネル法⁵⁵

環境グルネル法は、2007年の環境懇談会（環境グルネル）からの提案に基づき、気候変動対策、生物多様性の保全、廃棄物管理等の環境政策の履行を促す目的で整備された法律である⁵⁶。

同法は、基本的な重点分野とそれらの目標を定める第Ⅰ法（Grenelle I、2009年施行）及びエネルギー分野に関する第Ⅱ法（Grenelle II、2010年施行）に分かれており、第Ⅰ法では、運輸・交通のほか、住宅分野、都市計画、エネルギーなど幅広い分野における地球温暖化防止策が含まれている。中でも、交通分野（第Ⅲ章、第10条から第17条）では、2020年までに温室効果ガスの排出量を20%削減し、化石燃料への依存度を下げることが目標として掲げられたほか、フランス政府が地域交通インフラ整備を財政的に支援することが定められている⁵⁷。

なお、第Ⅱ法では、第2章「交通」（第51条から第66条）において、第Ⅰ法の目標を可能にするための対策が規定されている⁵⁸。

4. おわりに

ストラスブールは、LRTの導入を始めとする公共交通中心のコンパクトなまちづくりを進めて中心部ににぎわいを創出し、フランスでも代表的な環境先進都市となった。

自動車から公共交通への転換は、脱炭素社会の実現という未来への投資だけでなく、現在のまちを活性化させ、より住みやすいものとする効果を持っていることは注目すべき点であると考えられる。

ストラスブールの事例やフランスの法制度がそのまま我が国に適用できるわけではないが、各都市の特性から最適なモビリティを検討し、自動車に頼らず誰もが快適に移動することのできる都市を目指すことは、気候変動対策、少子高齢化社会への対応などの課題に直面している我が国の持続可能なまちづくりのためにも不可欠であると言えよう。

しかしながら、我が国の地方都市においては、公共交通利用者の減少→サービスレベルの低下→利用者の更なる減少といった負のスパイラルに陥っているところが多いとの指摘がなされている⁵⁹。

今後、政府においては、環境や交通、経済などの分野横断的かつ長期的な視点を持ちながら、都市の在り方を検討するとともに、必要となる取組をより一層支援していくことが求められる。

（おぐち はるか）

⁵⁵ 正式名称は、2009年8月3日環境グルネルの導入に関連するプログラムに関する法 2009-967 (LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement) 及び 2010年7月12日環境への国家的コミットメントに関する法 2010-788 (LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement) で、合わせてグルネル法とよばれる。

⁵⁶ 前掲注41、113頁

⁵⁷ 前掲注41、113～114頁

⁵⁸ 前掲注41、114頁

⁵⁹ 前掲注10、148～149頁