

2011年8月24日

## 『新時代における欧州の都市経済空間の変貌』～その2 ～都市空間の最適な交通システムを競う中核都市～

パリクラブ通信 瀬藤澄彦

メトロポリゼーション化と併行して進展する広域都市連合体の成否を握っているのは、膨張する経済社会空間における交通政策であると言われている。都心部と環状都市部との交通輸送政策では、車締出しに代替する路面電車、市内への中継地点のパーキング・センター・プロジェクト、車通行税導入の動きが注目を集めている。

### 1 都市交通の主役になったトラムウェイ

1985年の大西洋沿岸部のナント市の初めての導入から約27年、路面電車（以下、トラムウェイ）を導入する都市がグルネル計画でさらに増えそうである。都市のイメージ戦略として電車デザインを競い合っている。

#### <グルネル環境計画の都市交通プロジェクト>

フランスにおける路面電車（フランスではトラムウェイ tramway）ブームがさらに加速しそうである。2009年春に発表されたグルネル環境計画の公共輸送プロジェクト構想は、都市の持続可能な経済発展のために環境対策に加えて公共輸送体制の強化がうたわれている。15年間をかけて公共輸送専用路線を329kmから1800kmに延長する。首都圏を除いての総投資額は180億ユーロを計上、とくに2020年までに新たなプロジェクトに対して集中的に25億ユーロを投資するとしている。なかんずく地下鉄、トラムウェイ、バスなどの都市交通プロジェクトに対して8億ユーロというこれまでにない投資額を予定している。対象となっている36都市圏の50のプロジェクトの内訳はおおよそ次の通りである。マルセーユとリヨンの地下鉄路線の延長、中核都市のトラムウェイ路線の延長、新たなトラムウェイ路線の敷設、バス路線の新設、グラス市のケーブルカー・プロジェクトなどである。これらの中でも路線215kmにも達するトラムウェイ交通の開通が重点プロジェクトになっている。これらの公共交通プロジェクトはそれぞれ孤立したものではなく、自転車やパーキングなども含めた都市圏全体の交通体系相互間の複合的な補完関係を前提にして出てきたものである。いずれにしてもこれまで以上にトラムウェイ交通にかける期待が高まっている。

#### <全国18都市に走行距離360km>

この数年、2006年のパリ市内運行を始めとして、2007年以降にもルマン市、ランス市、ボルドー市、マルセーユ市、ニース市などでトラムウェイが開通、フランス全体で18都市がこの交通手段を採用している。現在、フランスにおけるトラムウェイ路線の走行距離は360km以上にも達している。工期が遅れたとはいえ、竣工後には市民から高い評価を得ているマルセーユとニースの両都市のトラムウェイの完成がほかの都市に与えた影響も大きい。計画が予定されている9都市（アンジェ、アンチーブ、ブザンソン、ブレスト、デイジョン、ツール、ルアーブル、イル・ド・フランス首都圏、ランス、ツーロン、を加えると27都市がトラムウェイ交通を公共輸送の中心にしようとしているといえる。今やトラムウェイは都市交通の主役にさえ躍り出ようとしていると言っても言い過ぎではない。

\*18都市の内訳：ボルドー、カン、クレルモン・フェラン、グルノーブル、ルマン、リール、リヨン、マルセーユ、モンペリエ、ミュルーズ、ナンシー、ニース、オルレアン、パリ、ルーアン、サンテチエンヌ、ストラスブール、バランシエンヌ。



リヨンの路面電車 筆者撮影（2011年8月22日）

#### <トラムウェイ交通の都市経済学>

このようなトラムウェイ交通の発達には、次の4つの事情によるものである。第1にトラムウェイの投資コストは確かに高いが、発掘工事などを伴う地下鉄などに比べると投資コストは3分の1で済むと言われている。第2にトラムウェイの走行速度がバスよりも速いことである。自動車の都心部乗入れ規制が一般化し、環状郊外部の都心入口でのパーク・アンド・ライドの中継交通システムが普及するにつれて、トラムウェイが都心部からの交通手段としてもはやされている。第3にバスを上回る乗客数収容能力とスピード、そして地下鉄建設をはるかに下回る投資コストで敷設できることから、孤立化する郊外周辺市街地と都心部を連結させる交通手段としてトラムウェイが選考されている。第4に環境政策上、騒音や排気ガスがバスに比べて少ないことである。

このような経済的、技術的な事情に加えて最近では都市のイメージ戦略に重要な役割を果たしている。1980年以降のトラムウェイ交通の発展はまさに、その造形的な視覚、市街道路での存在感など地下を走る地下鉄と違って都市再活性化の強力なメッセージを送る

役割を果たしているのである。都市計画の建築デザインとも調和するイメージを具象したカラフルなトラムウェイが今やフランス中の都市を徘徊している。

## 2 自動車市内通行税構想が本格化の気配

市内通行税構想か郊外中継パーキング・センター案より有力になる気配である。

### <2010年までに料金ゲート設置の勧告>

フランスの環境政策「グルネル計画」によってフランスの都市交通政策が転換する動きが明らかになってきた。フランス東部のイタリアとスイスに国境を接するローヌアルプ州のローヌ県庁はこのほどリヨン都市圏に自動車通行税やトールゲートを設けることを「大気環境保護プラン」(PPA)と名づけて勧告した。これはフィヨン内閣が自動車料金所ゲートを都市部に設置することを認める方針を打ち出したからである。これまでフランスでは新たな交通インフラを建設を除いて通行税を徴収することは法律で禁止されていた。シャラント・マルチヌ県ラロシェル市の西沖合いの大西洋沿岸にあるレー島への自動車架橋やマルセユ市内の港のある中心部と周辺的高速道路との交通の接続を円滑するためのプラド・カレナージュ・道路トンネルが都市部では有料道路として存在するだけである。もしリヨン都市部でこれが導入されれば、ロンドン、ミラノ、ストックホルム、オスロなどに次いで都心部への自動車通行税を課す第5番目のヨーロッパの都市となる。

### <「政治的な意思が欠如」～ロー教授>

都市交通経済論が専門のリヨン第2大学のシャルル・ロー教授はインタビューに対し次のように回答してくれた。

「リヨン市及び隣接のビルユバンヌ市に自動車通行料金所を設置することは本当に可能か？ フランスではこれまで何故、できなかったのか」

「リヨン市内では都心部プレスクイルやパリジュー駅などに照準を充てて橋や鉄道線路、トンネルなどの交通インフラ施設が地理的な立地場所として検討される。フランスに欠けているのは政治的な意思である。一般道路は無料という法的規制を解除することが必要である」。

「しかしまだ世論はこれに非常に警戒感を抱いている。もし導入するとしたらリヨンではどれくらいの料金であるのか」。

「ロンドンやオスロなどではこれを導入した市長が選挙で再選している。フランスでは政治的に左右の対立があって難しい面もあるが、時間をかけて追加の課税で不公平感を募らせる自動車利用者にも便益が与えられるような反対給付も検討する必要がある。料金は例えば一日2～3ユーロで時間帯は朝7時から夜7時までとする。これで公共輸送網の整備のための財源を十分に確保できるだろう」。

### ＜ヨーロッパの都市の市内通行税導入の動き＞

フランスでは元首相で現外務大臣のアラン・ジュペ氏が市長のボルドー市では市内通行税構想が構想された。郊外からの自動車ドライバーに市内中心部まではバス、路面電車、地下鉄などの公共交通手段の利用をするため郊外から市内に入る中継地点のパーキング・センターが好評で、結局この通行税構想は棚上げされた。フランス語で「パルク・ルレ」、英語で「パーク・アンド・ライド」、ドイツ語で「パルケン・ウント・ライセン」と呼ばれるこの郊外パーキング中継センターはツールーズ市、ナント市、パリ市、リール市などでも住民に説得力を持ってきた。このため市内通行料金所プロジェクト構想は議論する前の段階で凍結されたままである。現在のところ環境保護政党・緑だけが通行税構想を掲げている。それだけにリヨン市の動きが注目されている。

他のヨーロッパの都市では市内通行税の考えを導入する動きが増えてきた。いち早く 2003 年に一日 8 ポンドの都心部入場通行料を導入したロンドンでは、保守党の新市長ボリス・ジョンソン氏はロンドン市内のケンジントン地区やノッチング・ヒル地区にまで拡張しようとしている。イタリアのミラノ市では 2009 年 1 月 1 日より都心部に車で入る場合は 2～6 ユーロの入場税を課している。ドイツのベルリン、ケルン、ハノーバーなどの都市では今年の内から大気汚染度の高い自動車の市内部通行を禁止している。都心部に通行するためには車の大気汚染度に応じた緑・黄・赤の 3 色の納税ラベルをフロント・ガラスに貼るように義務づけている。違反車には 40 ユーロの罰金と免許の点数引下げが課される。

### ＜リヨンの動きが交通政策の転換の先駆けに＞

これらの都市に比較するとフランスの都市は遅れを取っている。そこで政策レベルでは都市自治体の自発的な試みが奨励されようとしている。第 1 に交通の料金体系に関する法律の改正が必要である。第 2 に通行料徴収を所管する警察は国か市町村のどちらのレベルかを見極める必要がある。第 1 点について政府はグルネル環境計画に基づいて自治体レベルに法的裁量権を与える方向である。第 2 点は政府が輸送インフラ整備のファイナンスに交通課税を当てないという方針を公にしているだけに反発が予想される。

公共経済の立場から考えると、交通インフラのもたらす外部経済性、道路輸送使用者への課税による受益者負担という財政の衡平原則、それに最近の環境対策という 3 つの座標軸で都市の新たな交通体系がフランスでも真剣に模索されようとしている。

### 参考文献等

- 1 「Les nouvelles politiques urbaines」 - Une géographie des villes- Claude Chaline ellipses 2007
- 2 「フランスの交通政策」 大木賀恵 中央経済社
- 3 日刊紙 Le Progrès Le Monde

(執筆者プロフィール)

瀬藤澄彦

パリクラブ(日仏経済交流会)会員

諏訪東京理科大学、リヨン・シアンスポ政治大学院(SciencePo Lyon)講師。

早稲田大学法学部卒業後、ジェトロ入会。アルジェー、モンリオール、パリ、リヨンのジェトロ事務所長、次長。パリ ベルシー仏経済財政省・対外経済関係局・日本顧問。2001 年度フランス国家殊勲(オールドル・ナシオナル・ド・メリット)シュバリエ賞受賞。著書多数。

※この記事は、三菱東京 UFJ 銀行グループが海外の日系企業の駐在員向けに発信している会員制ウェブサイト「MUFG BizBuddy」に 2011 年 9 月 13 日付で掲載されたものです。