



都市交通計画を通してみた フランスの行政

5

ヴァンソン 藤井由実



©The Yomiuri Shimbun

都市交通計画を支える 交通税を主とした財源

フランスは警察官、教育公務員は国家公務員であり、また国が社会保険の負担金徴収・分配を一元化しており、自治体が医療予算を組む必要がないので、「自治体予算の

20%が文化」というストラスブール市のようなケースも可能になる。国の歳出規模は2012年で3940億ユーロ、地方財政



図1. アンジェ市役所の広報誌2015年4月号より
(市の歳出規模概略図・総額・約360億円。人口約15万人)

は2270億ユーロで、住民税や不動産税などを直接財源とする地方自治体の財政自主率は5割から6割に近い。自治体

ら4割が都市交通および都市整備に充てられる。またここでも情報の開示が徹底しており、「行政の見せる化」の努力がされている。図1は現在私が居住するアンジェ市(人口約15万人)の各戸配布広報誌だが、年度予算を誰にでも分かりやすい図式で説明している。

来年度からLRT整備工事開始を予定する宇都宮市と、LRT/BRT路線が合計40km以上整備されたナント市やストラスブール市の広域自治体連合人口は、それぞれ50万人近くで拮抗している。どのように予算を組み立てたのか? フランスの都市公共交通運営は公設型上下分離が9割近くを占める。広域自治体連合が政策主体となり公共交通設備の投資・減価償却・固定資産税を支払い、軌道運送業務は民間の事業体に委託するか、広域自治体連合自らが第3セクターを設立した。しかも公共交通の採算性を重視する日本と異なり、フランス

社会政策としての都市交通

では低廉な社会運賃制度を導入したために、都市交通運営財源に占める切符収入の平均は30%を下回る。不足分を交通税(9名以上の事業者の給与全体額に課す2%を上限とした目的税で、自治体の公共交通インフラ整備と運営にのみ適用可能)と自治体からの補填で賄っている。どの交通手段を利用しても初乗り料金を支払う必要はなく、一日4ユーロくらいの共通切符で街中を回遊できるのは、日本からの訪問客には新鮮だ。「公共交通は税金で守る公益性の高い社会的基本サービスの一つ」という、コンセンサスがフランス社会にある。

経済活性化や都心部再生だけを期したまちづくりではなく、「格差を解消する」社会政策の試みの手段として、交通もとらえる。フランスでは、付加価値税は20%、富裕税も課税され、社会保険負担も企業にも



トータルデザインの都市交通（芝生軌道・自転車専用道路・歩行者空間）
写真提供：ストラスブール都市共同体

したが、しかしそれだけでは誰も何も保障してくれない。1996年の通称「大気法」で、人口10万人以上の都市に「市民の健康とま

「交通」という名前が入っていないが、2000年に制定された「連帯・都市再生法」がフランス中の公共交通導入を促進した。「住む・移動する・まちで生きる」というテーマでの徹底的な議論を経て、「都市の開発」と「移動に関する計画」の間の一貫性が、持続可能な発展に不可欠と明記され、公共交通導入を上位概念にとらえた交通主導のまちづくり政策につながった。

筆者プロフィール

ヴァンソン藤井由実

(VINCENT-FUJII Yumi)

「日仏異文化マネジメント」コンサルタント

大阪出身。1980年代より、パリを中心に欧州各地に居住し通訳として活動。2003年からフランス政府労働局公認の社員教育講師として、「日仏異文化研修」を企画。『トラムとにぎわいの地方都市・ストラスブールのまちづくり』（2012年度土木学会出版文化賞受賞・学芸出版社）、翻訳監修書『ほんとうのフランスがわかる本』（在日フランス大使館推薦書・原書房）

交通ブログ www.fujii.fr/blog/

また法律も福祉・環境政策の一環としての専用軌道を持った都市交通導入を支えてきた。国は1982年に憲法で「交通権」を表記

交通計画を推進した国の法整備

個人にも重いが、教育費は原則大学終了まで無料など、ある意味で「富の再分配」式で社会主義経済の政治が行われている。自治体がすべての住民に便宜を図る施策をたて、それを支える高税金を高所得者層が支払う。ストラスブール市の交通政策担当者はいき切った。「交通権は、見捨てられた所にも同じ権利を保証するための観念で、不平等さがないモビリティ供給を意味する」と。理想的過ぎるかもしれない。ちなみにフランスでは「社会運賃」とは言わず、「富めるもの」と「社会弱者」との「連帯運賃」と表現する。

交通計画と都市計画との整合性・トータルデザインのまちづくり

した都市交通計画策定を義務付け、交付金供与と上手く結びつけて、「交通権」理念実現の筋道を用意し、改革の具体的な検討を重ねてきた。2010年にはこれまでの種々の法律の集大成・交通法典が完成し、社会的弱者や移動制約者に対するモビリティへのアクセス権が保障された。誰にでも体の自由が利かない日が訪れる。クルマが運転できない状態になってからでは、公共交通を利用し

性がある。まず行政がコンセプトを提示し、公開入札を経て指定を受けた都市計画デザイナーが、土地整備の基本プラン全体「道路デザイン、住宅、公共施設、商業施設の配置」を考案する。その上で、個々の建築家が建造物を手がける。マスタープランには景観デザイン、まちのファニーチャーと言われる外灯などの小物にまで、都市イメージを浸透させる。新規公共交通路線敷設の折には、道路空間だけでなくグリーンスペースなども含めて全体のアーバンデザインが統一されている（上記写真）。その結果、「LRTやBRTを導入するとまちが美しくなる」という経験則が樹立し、市民もそれを理解し、また期待する。今シリーズ最終回となる次号では、公共交通を整備したコンパクトシティ構想について触れてみたい。