

**グリーンアクセスプロジェクト第3回研究会**  
**EU最新交通・まちづくり事情報告**  
**ーストラスブール・フライブルク・チューリッヒを訪ねてー**

■ 質疑応答

コメント ストラスブールのLRTの電停について補足だが、視覚障害者への対応はしている。石畳の形を変えることで、白杖で触れて認識できるようにしている。(あおぞら財団 南)

質問1 ストラスブールのLRTの建設費の財源について教えてほしい。

- ・ 財源は交通税である。交通税は、10人以上の企業に課している。LRTの利用者は増えている。また、郊外の開発を合わせて行っている。(大阪大学 新田)
- ・ 交通税は地下鉄・LRT・BRTを整備する際に、税率をあげることができる。また、サルコジ政権に変わってから、LRTに対する国からの新たな補助金プログラムが創設された。(南)

質問2 LRT導入のために税金をあげることに反対はないのか。

- ・ 日本と異なり、フランスには通勤手当という制度がないため、企業が交通費を負担していない(補注：通勤手当がないのは地方都市のみ。パリ首都圏のみ、事業所が定期券購入費を補填する仕組みがある)。そのため、交通に対する負担は、それほど大きくない。また、企業には、LRT導入により、渋滞緩和によるメリットがある。(南)

質問3 EST (Environmentally Sustainable Transport; 環境的に持続可能な交通) と ST (持続可能な交通) という言い方がある。EUはSTの方針を打ち出していたが、OECDはESTとした。あえて、OECDが環境配慮を打ち出した理由は何か。

- ・ STというのは漠然とした概念である。具体的な施策が出てこない。1990年頃に、オランダで出てきたSTという考え方が出てきて、CO2に配慮した交通施策が出てきた。SD (Sustainable Development; 持続可能な開発) は世界銀行でも取り組んでいる。SDインデックスを大量に作った。STからESTとなったのは、地球温暖化問題に加えて従来型の地球環境問題とも重複しているためではないか。(新田)
- ・ EUでは、大気汚染に関心が強く、特に、PM2.5に対して敏感である。また、再生可能エネルギーに対する関心の強さも影響しているのではないか。(大阪大学 大久保)

質問4 ドイツの運輸連合について運輸連合に対する援助は何を意味するのか。LRTに対する補助金は理解できるが、連合に対して。

- ・ 運輸連合は行政から公共交通に対する補助金の受け皿になっている。当初は、交通機関の連合体で、そういう位置づけではなかった。ドイツの公共交通は、州によって財源がばらばらである。フライブルクは、エネルギーからの内部補助で公共交通部門の赤字分を埋めている。一般財源から公共交通部門への補助金を出しているところもある。(南)
- ・ 運輸連合は、交通機関同士が連合している組織であり、交通機関同士の乗り入れや情報の一

元化に取り組んでいる。ドイツでは、100 ぐらいの組織がある。都市圏の数と同じくらいである。日本では税金を投入する際は、過疎バスや廃止間際の路線に対して出す。ドイツでは、公共交通に税金をいれるのが一般的である。日本においても、交通基本法が施行されると、公共交通への税金の入れ方について議論されることとなると思う。(フロアより)

- ・ フランスでは、パリの交通政策を担う STIF(イル・ド・フランス交通政策局)が事実上の運輸連合と言える存在である。STIF は地域圏政府(州に該当)と県・パリ市が共同で設置した組織で、公共交通の許認可も補助金の投入も行っている。(南)
- ・ ドイツでは、電力会社を持っている自治体が多い。自治体の持ち株会社が、電力、水道、公共交通部門をもっている。電力と水道を高くしてエネルギーを節約させ、電力と水道で得た利益を公共交通にまわしている。フライブルクの近くのティーセンという町の大学に留学していたのだが、授業の登録料を支払うと公共交通の無料パスをもらうことができた。路線も関係なく電車もバスも市電も使えるため、便利だった。(大久保)
- ・ フランスの公共交通は、1社独占が原則である。国鉄の近郊列車はアルザスの地域圏政府が運営している。都市間バスは、県の管轄であるため、別の料金体制となっている。(南)

**質問 5** グルノーブルのほうがバリアフリー的に優れていると思うが、ストラスブールのほうが有名なのはなぜか。

- ・ グルノーブルの方が先駆者であり、公共交通のイノベーターである。グルノーブルで公共交通の改善をした人物が、ストラスブールの LRT 建設時に引き抜かれ、グルノーブルでやりきれなかったものをストラスブールでやったという経緯がある。ストラスブールは、グルノーブルの発展的なものであり、景観整備との統合や都市ブランドのプロモーションまで含めて取り組んでいる。(南)

**質問 6** EU では PM2.5 に対する関心が高いと先ほど聞いたが、貨物に対する EU の排出規制はどのようになっているのか。

- ・ ドイツでは重量貨物車に対して GPS を用いたロードプライシングをしようとしていたが、一昨年、政権が変わって後退してしまった。現在は重量貨物車だけを対象としているが、車種をだんだん広げて行き、最終的に全車種を対象とする予定。(フロアより)

**質問 7** EU では、戦略的環境アセスメントをそれぞれの段階でやっている。Link and Place は SEA に関連して行われている面もあるのではないか。Link and Place は、具体的に機能をどのように調整するのか。また、対象とする大きさはどの程度なのか。

- ・ Link and Place による道路空間再配分の検討は、主要幹線道路では難しい。場の機能が必要だが、現状では交通が混雑しているところから実施しているようである。(新田)

質問 8 警察庁が自転車車道走行ルールの通達を出した。自転車は歩道を通さない。単純に自転車を車道に戻しただけでは、事故が増えてしまう。Place 機能を持つ道路を増やしていく必要があるだろう。また、自転車レーンに本気で取り込まないといけない。

- ・ 国交省から自転車レーンのガイドラインをだすと聞いている。Link and Place は、道路の全部の断面を考えることができるため、道路の空間配分を考える上で有効である。(新田)

質問 9 日本は公共交通といいながらも、民間会社が公共交通を運営している。

- ・ ソウルでは、市が組合を作り、民間の交通事業者をたばねる仕組みを作っている。民間事業者でできないというわけではない。そして、幹線、支線の段階構成を考えたバスのネットワークづくりをしている。(新田)