

民主党・かながわクラブ県議団 県政調査報告書

調査期間 平成20年5月28日～6月4日

調査地域 フランス共和国

石川 輝久・松崎 淳・齋藤 健夫

塩坂源一郎・鈴木 裕二・近藤 大輔

I 調査議員

調査団長 石川 輝久
団 員 松崎 淳、齋藤 健夫、塩坂 源一郎
鈴木 裕二、近藤 大輔

II 調査期間

平成20年5月28日～平成20年6月4日

III 調査目的等

1 調査目的

本年は、温室効果ガスの合計排出量を2012年までに1990年比で、先進国全体で5%以上（日本は6%）削減するという京都議定書の第一約束期間の初年度に当たる。また、本年7月に我が国において開催された洞爺湖サミットでも、地球温暖化が大きなテーマとなっており、その解決に向けて世界が本格的に動き出す年になる。本県においても温暖化防止に貢献するため、1月に神奈川発の「地域復興」を広く呼びかける「クールネッサンス宣言」を行ったところであり、今後は「宣言」を具体化し、効果的な取り組みを推進することが大きな課題となっている。

ヨーロッパでは、EUが第一次エネルギーに占める再生可能エネルギーの割合を、2020年までに8%から20%に引き上げる目標を盛り込んだ行動計画を発表したが、本調査地であるフランス共和国は、風力発電や太陽光発電等の新エネルギーを活用した再生可能エネルギーによる都市づくりを推進しており、化石燃料と比べて二酸化炭素の排出が少なく環境に与える負荷が小さい新エネルギーは、地球温暖化対策の重要な取り組みの一つとして注目されている。また、同国は、地域の自然環境と生活文化をそのまま野外展示物として保存・活用する「エコミュージアム」を世界で始めて提唱した国であり、環境教育についても熱心に取り組んでいる。さらに、同国は環境負荷の小さい交通体系の実現に取り組んでおり、各都市でトラム（路面電車）の積極的な導入を図っている。

本調査では、フランス共和国における、今後の環境政策の基本的な考え方について調査するとともに、モデル都市として2015年までに消費エネルギーを100%風力発電や太陽光発電など、再生可能エネルギーにすることを目標に様々な取り組みを行っているペルピニャン市等を調査し、今後の本県の環境政策に生かしていく。

2 調査箇所

(1) 自治体国際化協会（CLAR）パリ事務所

フランス政府の環境に関する法制度や交通・住宅・エネルギー等の環境政策全般及びフランス人の環境に対する意識等について調査を行う。

(2) 環境エネルギー節約庁（ADEM）

フランス政府における自然再生可能エネルギー、省エネルギー政策等を所管する環境エネルギー節約庁（ADEM）において、フランス政府の自然再生可能エネルギーへの取り組み等について調査を行う。

(3) エクサンプロバンス市

環境に対する子どもの意識を啓発するため、様々な環境教育を実践しているエクサンプロバンス市において、環境教育の内容や成果等について調査を行うとともに、今後の環境教育について意見交換を行う。

(4) ニース市

昨年11月に54年ぶりにトラムが復活したニース市を訪問し、実際にトラム試乗するとともに、トラムの利用状況及び環境に対する様々な配慮等について調査を行う。

(5) ルードル・エコミュージアム

地域の自然環境と生活文化をそのまま野外展示物として保存・活用し、地域住民の生活や環境を守っているエコミュージアムの調査を行う。

(6) ペルピニャン市

風力発電や太陽光発電等の自然再生可能エネルギーによる都市づくりのフランスを代表するモデル都市であるペルピニャン市を、議会の調査団としては初めて訪問し、風力発電施設の建設計画の概要や省エネルギーに配慮した公共施設等を調査するとともに、環境問題に対する意見交換を行う。

IV 調査概要

◆調査日：平成20年5月29日（木）

1 自治体国際化協会（CLAIR）パリ事務所

(1) 対応者 自治体国際化協会パリ事務所 次長 多木 洋一
所長補佐 土橋 徹

(2) 調査箇所の概要

自治体国際化協会（CLAIR）は、地域の国際化を推進するための地方団体の共同組織として、1988年に設立されたもの。

国内の東京本部、各都道府県、政令指定都市に支部のほかに、海外事務所を置いている

パリ事務所は、日本の地方団体のフランスにおける地方自治制度の研究や国際交流等の窓口として、1990年10月に設置。

担当地域は、フランスのほか、ベルギー、ルクセンブルグ、スイス、イタリア、スペイン、ポルトガル



自治体国際化協会（CLAIR）パリ事務所

(3) フランスにおける環境施策について

ア 基本法について

フランスの環境行政の関連法については、主に環境法典（Code de l'environnement）に規定されている。内容は共通規程にはじまり、自然環境、自然空間、動植物、汚染、自然災害及び公害の防止等に関する法規で構成されている。

イ 中央政府（所管官庁）について

フランスの環境行政を司る所管官庁は、1971年の1月に環境省として設置された（日本の環境庁も、同年の7月に設置された）。その後、約

10年前に組織改正による国土整備・環境省を経て、昨年6月、現政権が誕生したタイミングで、エコロジー・エネルギー・持続可能な発展・国土整備省（以下、「フランス・エコロジー省」という。）が設置されている。同省の所管範囲は、環境から運輸、建設、国土整備まで及んでおり、地球温暖化対策と密接に関連するエネルギー・運輸政策の推進役も担っている。

従来、他の欧州諸国と比較して環境対策が遅れ気味だったフランスであるが、同省の設置は、現政権が環境行政を政策の中で特に重視する姿勢を打ち出したものとされている。

なお、大臣のジャン＝ルイ・ボルローには、フランスでは重要な閣僚に特に与えられる国務大臣の称号が閣僚内で唯一与えられている。環境行政を担当する大臣がこれほど特別な扱いを受けたことはこれまでにない。



民主党・かながわクラブ調査団

ウ 環境グルネル会議

2007年10月24日から25日の2日間、環境に関する円卓会議（環境グルネル会議）とし開催され、フランスのこれからの環境政策について議論がなされた会議である。これまで政府が主導で進めてきた環境政策について、環境問題の専門家や、経営者団体、労働組合、地方自治体の代表なども参加し、地球の環境保全や温暖化防止を目的とする具体的措置が議題となった。最終日に、フランスの新たな環境政策について様々な分野にわたり細かい数字を含め、踏み込んだ方向性が発表された。以下はその内容。

◇交通・輸送分野

交通・輸送分野から出る温室効果ガスは、1990年から約20%増加していることから、これに対する政府の方針として「モーダルシフト modalshift」が出された。陸上トラック輸送から海上フェリー輸送の移行など、経費削減と環境保護を踏まえた輸送手段の転換である。

次頁以降は、その内容。

① 自家用車に関する「エコパスティーユ」

パスティーユとは、フランス語でステッカーの意味であり、いわゆる環境ステッカーである。クリーンカーを購入した際には金銭補助を、逆に、二酸化炭素を多く排出する自動車には課税を行う。また、自家用車の走行1kmあたりの二酸化炭素平均排出量について、現在の176グラムを2020年まで、12年で130グラムに引き下げるとした。

② フランス国内を走行するトラックに対する新税導入

走行距離に応じて課税される新税の導入。ただし、フランス籍のトラックについては負担が増えないよう配慮。

③ TGV、トラムの整備

TGVを2020年までに2000km整備するとともに、トラムを地方都市で1500km整備する。なお、トラムの建設費用170億ユーロのうち国が40億ユーロを負担する。ただし、交換条件として高速道路や空港の新設を今後は凍結する。

④ TGVと競合する航空路線への新税導入

例えばパリ～ニース路線は、TGV（所要時間約5時間）と航空路線あるが、道路船について航空路線を対象として新税の導入を検討する。また、航空機の二酸化炭素排出量を2020年までに40%減らす。



TGV (パリ モンパルナス駅)

一方で、高速道路の制限速度の引き下げや国内の航空便に対する燃料税の課税については見送り。

◇住宅・建物

2010年以降、新規に建設する公共施設について、低エネルギー消費技術を用いて、エネルギーポジティブ（エネルギー生産業が消費量を上回る）建物とするよう義務づける。

- ① 2020年までに1㎡あたりの年間エネルギー消費量を15kwhとするか、ゼロエネルギーとする。
- ② 現在の実勢が240kwhのエネルギー消費量を、2012年までに50kwhとする。
- ③ 白熱電球の使用禁止と、二重窓の使用を義務づける。



自治体国際化協会パリ事務所職員(左：多木次長、土橋所長補佐)

◇エネルギー

再生エネルギーで世界トップクラスの国を目指すと述べる一方で、原子力エネルギー支持の姿勢も固持。

◇農業

農業については、まず、農業全体に占めるオーガニックの割合を増加。現在の比率2%を4年後には6%、2020年までには20%と5分の1まで引き上げる。また、学校給食の20%、つまり週に1回以上はオーガニック製品を使用する。

◇廃棄物

廃棄物の発生を抑えることを中心として、不要な廃棄物（過剰包装）の禁止または課税の提案や焼却処分を最終手段とする。

この環境グルネル会議の発表を受けて、各界では非常にポジティブな反応がなされた。日本の経団連に相当するフランス企業運動という組織から、非常にバランスのとれた発表であるというコメントがよせられ、国内で影響力のある環境運動家のニコラ・ユロ氏も賞賛した。

一方で課題もあり、特に具体的な方策がなかなか政府から発表されていない。フランス政府の動きとしては、グルネル会議における合意を実現する目的で策定したプログラム法案を2008年4月30日に公表しており、5月末の経済社会評議会からの支持を取り付けた後、閣議決定し、秋の2009年～2011年の3年間の財務法案の議論につなげる方向である。

法案自体は基本的には環境グルネル会議を受けたものがあるため、内容は大きく変わっておらず、2020年の時点でフランスが欧州連合内で炭素効率が最も優れた国になることなどを目標としている。

もっとも、4月30日に出されたプログラム法案には、財源に関する規定が一切なく、国による費用負担についても明確な規定がある部分が少ない。フランス・エコロジー相は、この法案が財務法案でないことや、エネルギー節減で得られた支出減を財源とする基本的な考えを表明しているが、依然として財源が明確に示されない中で、実現を疑問視する声も出ている。

ウ フランスのエネルギー施策について

総発電電力量の4分の3以上を原子力発電に依存しているフランスでは、環境エネルギー政策におけるポジションが日本と近いものがあると考えられる。原子力発電に重点を置きつつ、再生可能エネルギーの開発

などエネルギー源の多様化に力を入れるというのが、エネルギー基本政策である。

◇エネルギー構成について（IEA 電源構成）

フランスは原子力の割合が高く、2005年現在において78.5%となっており、80%台は目前という状況。その他は、水力、石炭、天然ガスであり、地熱、太陽光については現状ではほとんど見られない状況。

一方で、フランス・エコロジー省が公表した「エネルギーシナリオ2008」では、最終エネルギー需要に占める再生可能エネルギー比率は、2006年に10.3%としている。

また、このシナリオにおいて同省は、2020年に13.4%、2030年には13.7%と見通しているが、これは、過日欧州委員会が発表した「エネルギー・気候変動パッケージ」の中でフランスが達成すべきとする23%に現状で遠く及ばないものである。こうしたこともあり、フランス現政権は、再生可能エネルギーに力を入れようとしているものと考えられる。

エ 排出権取引について

排出権取引については、現政権は、欧州域内排出量取引制度の排出権配分を入札で行うよう変更し、一部の産業では全ての排出権を入札で配分するとともに、国ごとではなく、産業部門ごとに配分すべきという立場を取っている。

オ 交通の分野における環境対策について

◇カーフリーデー

カーフリーデーは、フランスのラ・ロシェルというフランスの小さな街で「車のない日」という試みがなされたのが始まり。街の中心から一般の車を排除するもの。当時のフランス環境省が目をつけ、全国規模の行事に発展した。2000年からは欧州委員会のプロジェクトとなり、この時から「カーフリーデー」という名前が使用されるようになった。さらに2002年からは「ヨーロッパ・モビリティウィーク」の中心イベントとして位置づけられている。

今年も9月16日から22日に実施されることとなっており、フランスも同じ期間に実施される。これまでの取組みとしては、海外島のレユニオン島を含む全国100を越える営業区域で、移動のための公共交通機関が無料になるという試みも行われた。

なお、日本でも実行委員会が組織されている。

◇バス専用レーン

パリの中心部では、市内のバスが自動車の渋滞に巻き込まれずにスムーズな運行を確保することを目的として、バスの専用レーンを設けている。反面、専用レーンをつくれれば、それだけ普通の車が走るスペースが少なくなるため、自動車が減らない限り、渋滞が悪化するということを示している。パリ市は車は街中から追い出せというのが基本スタンスをとっている。若干データが古いですが、2004年末現在で、バス60路線全長585kmの中で、約190kmにバスレーンが設けられており、うち完全に仕切られた路線は63kmとなっている。専用レーンにより、従来平均時速9kmだったのが、12kmまで時速を上げる効果がみられたほか、中には所要15分だった区間が、5～7分と、所要時間が2分の1あるいは3分の1になったという例もある。

なお、専用レーンは、パトカーや救急車、消防車などの緊急車両のほか、タクシー、自転車にも開放されている。

◇トラム（路面電車）

トラムは、1935年頃から徐々に減少し、最後に残ったのは、リール、マルセイユ、サン・テティエンヌの3都市のみだった。しかし、トラムがなくなったあと、都心部の慢性的渋滞やバスの走行速度の低下、騒音、大気汚染、省エネルギー問題等の顕在化から、トラムが再び注目されてきた。パリでは現在、周辺部に3路線ある。

トラムは、普通の電車より視線が低く、歩行者の目線で風景が見られるなど、とても快適であるが、朝のラッシュ時には、時間が一定ではないなどの課題もある。チケットは、一枚1.3ユーロ（約210円）。

なお、パリでは、トラムでもメトロでも車掌おらず運転手がいるだけで、乗客は事前に購入した切符なりカードなりをかざす。そのため、キセルが非常に多いのが課題である。たまにパリ都市公団の職員が検札を行うことになる。捕まった乗客は、罰金として50ユーロ（約8,000円）の罰金を払わされる。



トラム (パリ市内 T3)



車内改札機

◇貸自転車 (ヴェリブ Velib)

2007年7月15日、パリ市内で貸し自転車制度ヴェリブ (Velib : velo(ヴェロ:自転車)とliberte(リベルテ:自由)の造語)がスタートした。貸し自転車自体は、フランスでは珍しいものではなく、ナント市やリヨン市にもヴェリブと同じようなシステムがある。

この政策の特徴としては、納税者負担がゼロであるという点である。パリでは広告は一切禁止となっているところ、市当局と広告大手ジェーシードゥコー (JC Decaux) と契約することで、この広告会社が市内で優先的に1,600の広告パネルを設置する権利と交換に、ヴェリブの運営に要する経費を負担することとなっている。

広告事業は、それ自体莫大な利益を生むため、自転車の設置から運用からメンテから全てやれということになり、さらに自転車の運用事業収入をパリ市に納付するという現代の錬金術のような仕組みが成り立つ。

この点は、非常に注目に値する点である。資料に載せた写真のヴェリブの前に支柱は、広告会社のジェーシードゥコー (JC Decaux) の広告板と色もデザインも同じであり、街中の景観にも溶け込んでいる。

ただ、課題としては、不特定多数の方が使用されるので、公園にうち捨てられているヴェリブやパンクしてタイヤが外れてしまったままのヴェリブが街中に放置されていることがあり、その対策が課題である。

観光客に人気があり、パリ市内では非常に多くの台数が走っている。料金は、1ユーロ160円の設定として、1年用のカードが29ユーロ(4,600円)、1週間用のカードは5ユーロ(800円)、1日用のカー

ドが1ユーロ（160円）と長期に滞在するのであれば1年用にした方が得な価格設定となっている。



ヴェリブステーション（パリ市内）



ヴェリブ(ハンドル部)