

## 5 フランス

### (1) 基礎情報

#### 主な社会・経済指標

フランスの人口は約 6,100 万人（2005 年）と日本の半数程度であり、同国の面積は日本よりも広いため、人口密度は日本（343 千人/km<sup>2</sup>）よりも低い（112 千人/km<sup>2</sup>）。

また、経済指標として名目 GDP をみると、日本の \$ 38,371 に対して、\$ 44,675 となっている。

図表 I-106 主な社会・経済指標

	人口			面積	名目 GDP	
	総数	高齢化率	人口密度		総額	1人あたり
フランス	61.0	16.0%	112	551,500	2,857	44,675
日本	127.8	19.3%	343	377,930	4,900	38,371
単位	百万人	%	千人/km <sup>2</sup>	km <sup>2</sup>	10億\$	\$
年次	2005	2005	2007	2007	2008	2008

資料) 国連統計及び総務省統計局「世界の統計 2010」より作成

#### 都市化・交通の状況

フランスの総人口のうち、約 8 割は都市に居住しており、その割合は日本よりも高い。また、自動車保有率は 596 台/千人であり、日本の 586 台/千人とほぼ同程度である。

道路密度は 173km/百 km<sup>2</sup> と日本の 323 km/百 km<sup>2</sup> よりも低い水準となっている。

図表 I-107 主な都市化・交通の状況

	都市人口			自動車保有率	道路密度
	総数	都市人口比率	100万都市人口比率		
フランス	47.1	77.0%	22.0%	596	173
日本	84.3	66.0%	48.0%	586	323
単位	百万人	%	%	台/千人	km/百 km <sup>2</sup>
年次	2006	2006	2005	2005	2005

注釈) 各国の「都市」の定義は異なるため、単純比較はできない

資料) 世界銀行編「世界経済・社会統計 2008」より作成

## (2) 自転車利用と自転車事故の実態

### 自転車利用

#### 1) 自転車利用の社会的背景

フランスでは1980年代に「交通権」という概念が成立しており、その中で自動車が運転できなくなった高齢者も快適に移動できる環境整備が必要という考え方が定着していた。その上で1990年代以降、都市部での環境問題が深刻になる中で、自転車が移動手段として見直されることとなる。

その後、2008年にサルコジ大統領が就任すると、持続可能な発展と環境保護という政策実現に向けて、自転車利用促進を積極的に図ることとなった。

図表 I-108 文献における主な記述

- ・1982年に『国内交通基本法』を制定し、『交通権』という概念を盛り込んだ。同法の第1条で『総ての人には移動する権利があり、そしてその移動の手段を選ぶ権利がある』と規定している。たとえば、高齢となって自動車を運転できなくなった人にも他のさまざまな手段を提供し、安全かつ快適に移動できる環境を整備することを求めたのであった。
- ・それと並行して渋滞や排気ガス等の自動車の弊害特に都市部で顕著となってくる。これに対処するためにエネルギー節約と大気汚染法が1996年に公布されたが、その第28条では自動車のより合理的な利用と自転車等の環境に優しい移動手段の見直しがうたわれた。
- ・2001年にロビー活動の拠点として自転車産業界が中心となって自転車振興委員会が設立された。同委員会の設立趣旨は『都市部だけでなく、農村部をも含めたフランス全土における自転車の乗用を促進し、健康に良く、環境に優しい自転車の市民権の回復を目指す』ことであった。
- ・フランスにおける自転車政策における大きな転換は、翌年、パリでヴェリブ自転車が開始された年でもあるが、サルコジ氏が大統領になったことで訪れた。同大統領は当選直後にエコロジー・エネルギー・持続可能な発展・国土整備省（以下エコロジー省と略す）を設置し、選挙公約として掲げていた持続可能な発展と環境保護を重視した政策を具体化した。

資料) 財団法人日本自転車普及協会小林恵三氏「フランスにおける自転車利用促進総合政策について」

#### 2) 自転車利用率・利用形態

フランスでは自転車の総走行距離や利用実態等は把握していない。

図表 I-109 自転車の通行方法



資料) 三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング撮影

図表 I-110 自転車の通行方法



資料) フランス政府プレゼンテーション資料より

### 3) 主な通行方法

原則として自転車は歩道通行できない。車道を自動車と同じ方向に通行することになっ

ている。ただし、8歳以下の子どもは歩道を通行することができる。また、歩行者天国のように自動車の乗り入れを禁止したエリアを歩行者に配慮しながら通行することもできる。

この他、自転車利用者の通行ルールに関しては装備に関するものがある。1つは自転車利用者は義務ではないがヘルメットを被ることが推奨されている。特に子どもについては極力かぶらせることが望ましいといえる。

もう1つはリフレクタである。自転車に装着するリフレクタのうち、義務付けされているものがいくつかある。また、2008年の道路交通法の改正により、見通しが悪い際にはベストを着用することが義務化されている。

図表 1-111 リフレクタの装着



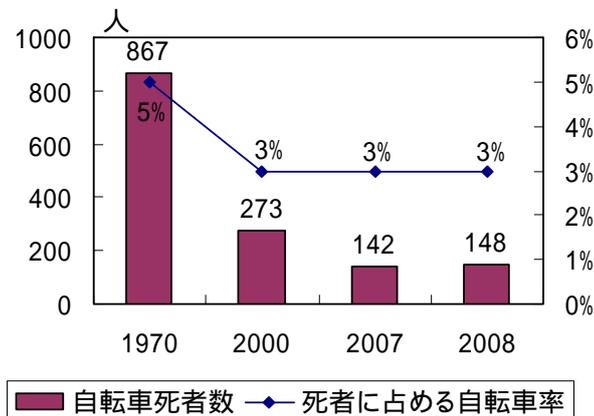
注釈) 赤字が義務化されたもの  
資料) フランス政府提供資料より

## 自転車事故

### 1) 死者数、死傷者数

自転車乗用中の死者数は1970年の867名から2008年には148名まで減少している。全交通事故死者数に占める割合としては5%から3%へ微減している。このデータは警察の事故調書に基づくものである。

図表 1-112 自転車乗用中の死者数及び全交通事故死者数に占める比率（長期的推移）



資料) IRTAD「Road Safety 2009」(2009)より作成

## 2) 事故の特徴

市街地においては自動車利用者よりも歩行者、自転車の死者が多い。そこで徒歩、自転車を守る方向で政策が動いてきている。

また、サイクリストと自動車間の「死角」による事故が問題になっている。特にバスやトラックなどの大型車とサイクリストの間の事故が大きな問題となっている。2000年以降の自動車登録トラックは死角のないミラーを設置することが義務付けられているが、自治体、トラック業界団体とさらなる協議を進めている。

都市によってはトラック大の模型を創り、自転車利用者が体感できる機会を設けているところもある。また、バス会社でも自転車に対する死角の問題について教育している会社もある。死角の問題以外では、自動車のスピード違反の抑制、自転車の信号無視、優先道路違反の防止などが重要である。自転車の逆走による事故の件数については把握していない。

### (3) 自転車政策の骨格

#### 国家計画・国家戦略

フランスでは2008年1月に「フランス政府自転車利用促進総合政策プログラム(案)」を公表している。本プログラムは基本的に自転車利用を促進するためのものであるが、その政策の1つとして内務省(警察を含む)は自転車の交通安全教育に力を入れていくことが掲げられている。

図表 I-113 文献における主な記述

- ・同プログラムは計4章からなっているが、その骨子は以下のとおりである。
- ・「第1章 自転車に対して政府が無関心であった時代(1980年代とそれ以前)。2008年度における自転車と国の関係:期待と時代背景。」
- ・「第2章 フランスにおける自転車の利用を促進する。2008年度における国の役割。2008年度以降は?」
- ・「第3章 自転車利用促進総合政策の紹介。」1)国は地方における政策実施の枠を組み立てる、2)国は既にその分野で活躍している事業団体等と提携、協力する。、3)国は事業主体者として、又管理者としての責任を果す。、4)国は自転車利用促進に関する広報キャンペーンを展開する。
- ・第4章。自転車利用促進総合政策一覧。「経済省:自転車による観光や経済面における税制の優遇制度」「健康省:健康の維持と増進。医療費の減少。」「若者&スポーツ省:スポーツ&アウトドア関係」「文科省:特に小学生高学年と中学生に対する自転車通学奨励」「研究&大学省:大学のキャンパスにおける自転車利用の促進。」「内務省:警察は自転車の交通安全教育により力をいれる。地方自治体との提携。」
- ・このプログラム(案)では数値目標として2012年までに、全国的にみでの自転車の乗車率を現在の2.85%(ないしは3%)から10%にアップさせることを提案している。

資料)財団法人日本自転車普及協会小林恵三氏「フランスにおける自転車利用促進総合政策について」

#### 中央省庁における自転車政策の所管

フランス政府では交通安全には複数の省庁が係わってくる。そのため、全体を調整する交通安全担当官が設置されているが、これは首相によって任命させる代表者で複数の審議官などのサポートを得ながら各省間のコラボレーションなどを図っている。

この他、首相が主催する交通安全委員会(CISR)があり、基本的に交通安全政策の大枠はこの委員会で決まる。ここで決まった内容を安全担当官が各省と調整しながら詳細を確定して実施に移すという流れである。

関係省庁としては最も関与が大きいのは運輸部局を含む環境・エネルギー・持続可能な開発・水管理省である。この他に内務省、防衛省、法務省、文部省、厚生省、労働省、若者・スポーツ省がかかわる。

図表 1-114 文献における主な記述

- ・ 2004 年になり当時のラファラン首相は、ルブルトン下院議員（仏カルバドス県選出）に、自転車利用促進総合政策に関する報告書の作成を依頼した。同議員はこの中で政府内に自転車担当官を任命することを提案している。これを受けて、ド・ヴィルパン首相は 2006 年にユベール・ペニエ氏（仏国立橋&橋梁工学校出身のエンジニア）を、超省自転車審議官に任命した。
- ・ しかし、フランスにおける自転車政策における大きな転換は、翌年、パリでヴェリブ自転車が開始された年でもあるが、サルコジ氏が大統領になったことで訪れた。同大統領は当選直後にエコロジー・エネルギー・持続可能な発展・国土整備省（以下エコロジー省と略す）を設置し、選挙公約として掲げていた持続可能な発展と環境保護を重視した政策を具体化した。
- ・ ペニエ超省自転車審議官はこの大きな国の枠の中で『仏政府自転車利用促進総合政策プログラム（案）』（2008 年 1 月）を作成した。ペニエ氏はエコロジー省に所属する審議官であるが、同プログラム（案）は自転車政策に関係する以下の省庁を包括している。

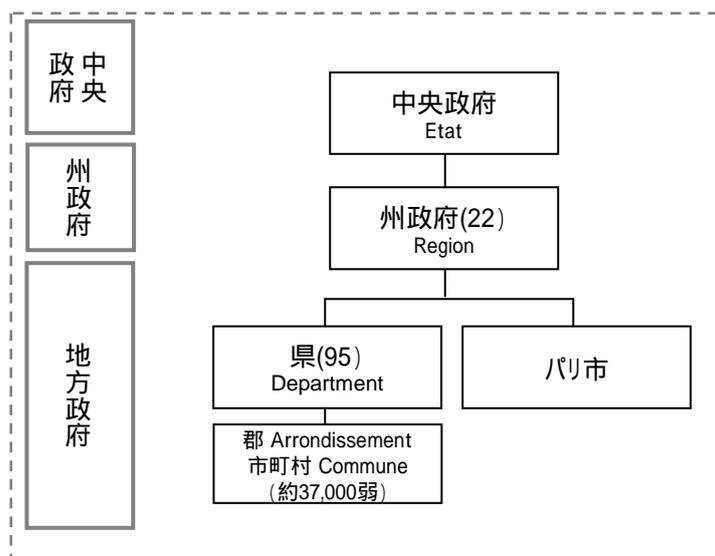
資料) 財団法人日本自転車普及協会小林恵三氏「フランスにおける自転車利用促進総合政策について」

## 国と地方の役割分担

### 1) 行政体系

フランスの行政体系は、中央政府のもとに、22 の州、その元に 95 の県とパリ市が位置づけられている。県の元には郡や市町村が 37,000 程度ある。

図表 1-115 フランスの地方自治構造



資料) 国土交通省国土計画局「大都市圏制度・広域調整手法等に関する海外事例等分析調査

## 2) 自転車政策に関する役割分担

実際に地域での実行を担うのは州・県知事であるが、政策の大枠が国で定められていること、また、フランスでは州知事も県知事も中央政府からは派遣された役人であり、選挙で選ばれた政治家ではないため、自転車政策も中央省庁が一定のイニシアティブを持っていると考えられる。

## (4) 自転車の交通安全政策

### 交通安全教育

自転車に限るものではないが、フランスでは小学校、中学校において交通安全教育を行っている。また、今年から高校においても試行的に交通安全教育を始めている。

これらの交通安全教育は単独の科目として実施するものではなく、数学の時間で制動距離に関する学習をするなどの内容である。

なお、自動車免許取得試験においては、あくまでも他の道路利用者という観点で、自転車の行動を予測するといったケーススタディを行うような取組も行っている。

図表 1-116 自動車運転免許試験における自転車行動予測のケーススタディ

**New questions**

Road sharing and vulnerable users



**Dans cette situation, je dépasse ce cycliste :**

<b>- par la droite</b>	<b>NON _____ B</b>
<b>OUI _____ A</b>	
<b>- par la gauche</b>	<b>NON _____ D</b>
<b>OUI _____ C</b>	

資料) フランス政府プレゼンテーション資料より

## 交通指導・取締り（ルール遵守のための取組・制度）

### 1) 順守状況

自転車利用者は保護しようと考えている一方、ルールを守らせなければならないという課題も抱えている。

### 2) 取締りの主体・方法・関連制度

自転車利用者は道路交通法、道路交通施行細則の規定を破った場合、その場で違反金を支払わなければならない。必ずしもつかまる訳ではないが、検挙された場合には、例えば歩道通行違反では90ユーロの罰金が課され、15日以内に支払わないと追徴される仕組みになっている。その他の例ではリフレクター等の装備の不備の場合には11ユーロの罰金と規定されている。

### 3) 自転車の整備及び保険（賠償保険）に係るルール・取組

フランスには「市民としての責任」という保険商品があり、これには学生を含めほとんどの人が加入している。この保険のカバー範囲はライター誤使用での火災まで含まれており、自転車利用中の加害事故についてもこれでカバーされている。

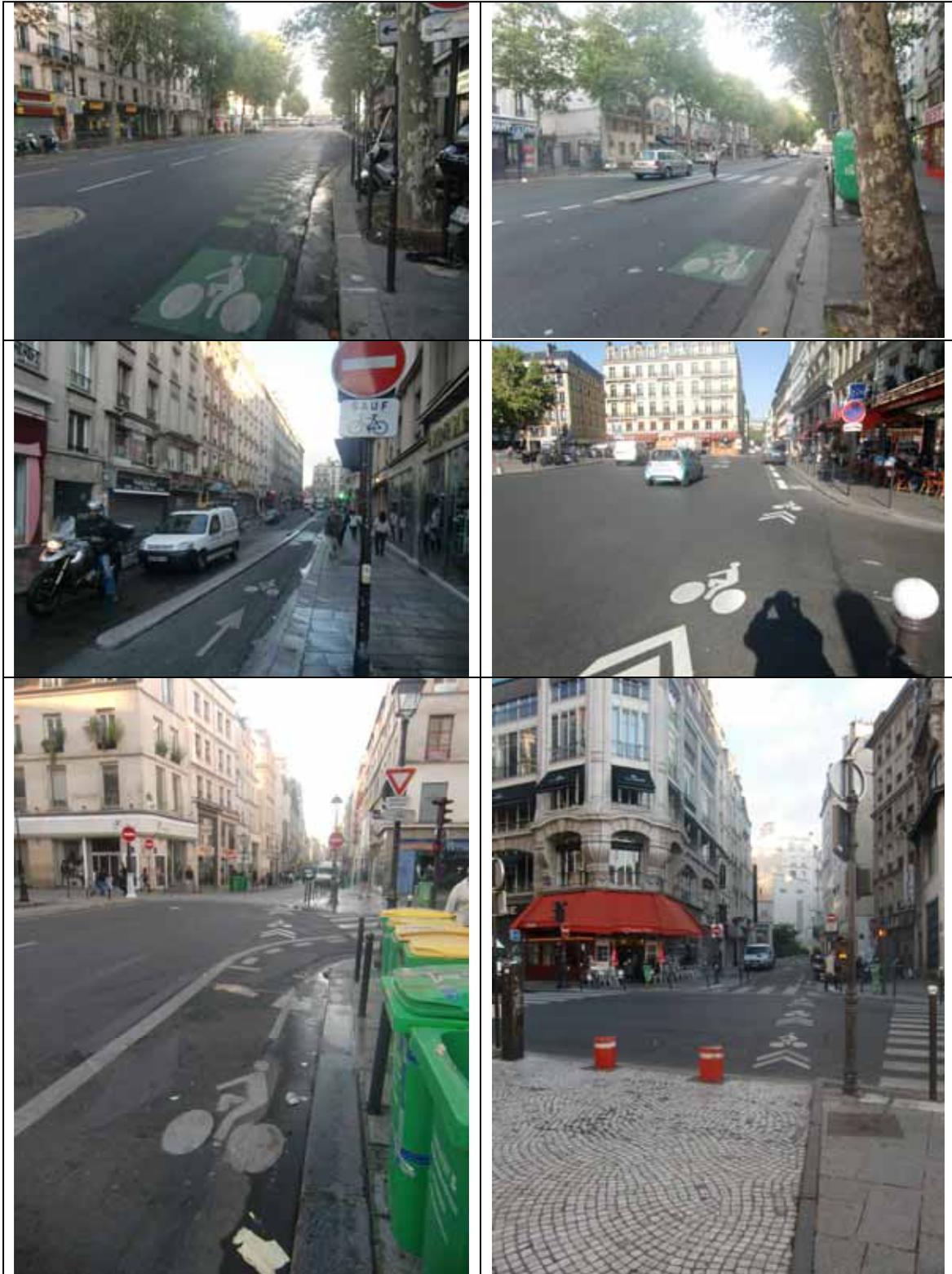
## 自転車利用環境整備

### 1) 通行空間整備状況

パリ市内の自転車道ネットワークの中には車道端の自転車レーン（点線で区切っているもの）もある。また、最近では交差点での巻き込み防止のため、自転車の停止線を自動車よりも3～5m程度前に出すこともしている。

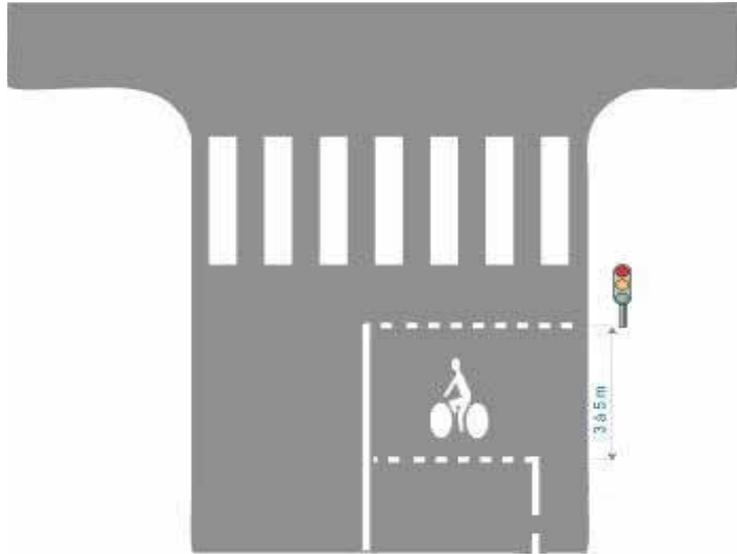
さらに最近では自転車の利用促進の観点から、自転車のみ右折できる交差点・信号の設置を実験的に始めている。これは既に違反でも右折してしまう人が多いのを後追いで認めている制度ともいえるが、利用者の反応は概ね好評である。

図表 I-117 パリ市内の自転車ネットワーク



資料) 三菱 UFJ リサーチ & コンサルティング撮影

図表 I-118 自転車停止線の工夫



資料) フランス政府プレゼンテーション資料より

図表 I-119 自転車右折可の信号



資料) フランス政府プレゼンテーション資料より

## 2)ロードシェアの考え方

フランスでは2008年の法律改正によって「ふれあいゾーン」という制度が制定され、2009年にメス市で初めて採用された。このゾーンは旧市街のほか、郊外の住宅地などで子どもの遊び場を確保したいというニーズに基づいて設置されることがある。

ふれあいゾーンは首長が決定するものであり、全日全時間という訳ではなく、週末のみというような設定もある。

ふれあいゾーンにおいては自動車としては路線バス、納品目的の貨物車のみがアクセスすることが許されており、歩行者の邪魔をしない範囲で6km/hで走行することができる。自動車は駐車禁止であるが、自転車の駐車は可能である。

このほか、駅前のロータリーなどに設置し、路線バス以外をある程度締め出したい場合などに有効な方策である。なお、この区間においては自動車は一方通行であっても自動車は双方通行可能である。

図表 1-120 自転車の通行方法



資料) フランス政府プレゼンテーション資料より

フランス政府としては中心市街地の70%は「静かな交通ゾーン(歩行者天国、ふれあいゾーン、30km/hゾーンのいずれか)」として設置したいと考えている。これらの制度は限りあるスペースをうまくシェアするための制度であると考えている。