

【フランス】大首都圏構築に向けて—グラン・パリ法の制定

海外立法情報調査室・萩原 愛一

*「世界に冠たる都市」として君臨してきたパリ。グローバリズムの時代の今世紀においてもその魅力と活力を維持させ、一層発展させるためには、ニューヨークやロンドン、さらには東京のように、機能的で革新的な大都市圏に変革すべきであり、また、それによって、国全体の持続的で均衡ある発展が導かれる。そのような考え方に基づいて、パリ市とその周辺を緊密な交通網で結びつけ活性化させるための法律である「グラン・パリ法」が制定された。

パリとその周辺地域の交通事情

隣国ドイツやイタリアなどと異なり、政治、経済、文化等、あらゆる機能が首都に一極集中しているかに見えるフランスであるが、意外にも、パリを中心とした機能的な大都市圏が形成されているとはいえない。パリを擁するイル・ド・フランス地域圏（地域圏は州に相当）は、かつてはパリ地域圏と呼ばれていた行政区画である。しかし、パリと地域圏全体との結びつきを緊密化する肝腎の交通網が整っていない。パリ市内はメトロが縦横に張り巡らされているのに、パリに隣接している県との連絡は決して良いとはいえない。そうした状況を解消するために、これら周辺自治体は10年ほど前から議論を重ねてきた。他方、サルコジ大統領も、2008年に、実業界で活躍してきたクリスチャン・ブラン議員を首都圏開発担当閣外大臣に任命し、交通網の充実を中心に、パリ首都圏を「グラン・パリ（大パリ）」として整備するための計画の作成に当たらせてきた。政府が周辺自治体の意見も聴取して出来上がったグラン・パリ法案は、2009年10月7日に国民議会に上程され、2010年5月27日に可決成立した。

フランス全体の利益に資する地域計画

「グラン・パリに関する2010年6月3日の法律第2010-597号」は、全36か条から成る。計画の全体的な構想を示す第1条では、目的として、次のように述べられている。

「グラン・パリ（計画）は、国家的利益を有する社会・経済・都市に関わるプロジェクトであり、戦略的に重要な地域であるイル・ド・フランス地域圏とパリ首都圏を1つにし、首都を抱える地域圏の持続的で連帯的な、かつ、雇用機会を創出する経済発展を促進するものである。それは、社会的、地域的及び財政的不均衡を是正して、国全体の利益に寄与しようとするものである。…（中略）… この計画は、公共輸送網の敷設が中心となり、そのためのインフラ整備資金の融資は国が保証する。」これに続けて、公共輸送網の敷設は、国と地方自治体及びその連合体との地域開発契約によって行われること、この地域開発契約がイル・ド・フランス地域圏における毎年7万戸の住宅建設と無秩序な都市化の抑制にも寄与すること、さらに、計画全体が、サクレー

台地（パリ市の南西部に広がる地域）における競争力拠点や科学技術拠点の発展を媒介に、研究開発や産業の振興に寄与することが謳われている。

第2条以降は、この目的に沿う形で、次の6つの編で構成されている。

第1編（第2条～第6条） グラン・パリの公共輸送網整備の準備及び手段

第2編（第7条～第14条） 公施設法人「グラン・パリ公社」

第3編（第15条～第20条） グラン・パリの公共輸送網の敷設及び運営

第4編（第21条・第22条） 地域開発及び整備計画

第5編（第23条・第24条） 住宅に関する規定

第6編（第25条～第36条） サクレー台地における科学技術拠点創設に関する規定

高速自動運転メトロが走行する大首都圏

ブラン担当大臣によれば、この計画は、これまでのパリの主要な都市計画と比較すると、19世紀のオスマン計画のような都市改造に偏したものでも、1960年代のヴィル・ヌーヴェル（ニュータウン）計画のような住宅建設中心のものでもなく、「公的生活のすべての分野」に関わるものである。とは言え、法律の構成からも察せられるように、何よりも、公共交通の整備に重点が置かれている。パリを二重に取り囲む全長130kmの高速自動運転メトロがその象徴である。これは、パリ周囲の県に散在する既存の産業や研究開発の拠点を相互に結びつけ、有機的な連係に資するとともに、高速鉄道（TGV）の発着駅や国際空港等をつなぐことで、パリと国内の諸地方及び外国との時間距離を短縮する。高速メトロの建設及び建設地域周辺の開発は、新たに設立される公施設法人「グラン・パリ公社」に委ねられる。交通網の整備とともに重視されているのは、サクレー台地をフランスの「シリコン・バレー」ともいふべき、創造的な科学技術研究の中核地域に発展させるという計画である。

計画に対する賛成と反対

法律は成立したものの、この計画に対しては、野党の左派陣営等から、強い批判や反対意見が強い。中央集権的な計画であり、対象となる地域の地方自治体の意向に沿っておらず、その権限も尊重していないとの批判のほか、高速メトロの駅がビジネス拠点や空港に建設される予定であるなど、計画が地域住民の必要に応えるためのものではなく、産業・企業の便宜を優先したものである、と不満の声もあがっている。こうした批判に対し、推進派の側からは、一地域に限定された計画ではなく、パリ首都圏を国際競争に打ち勝つための拠点とする国全体、さらには欧州全体を視野に入れた計画であることに意味がある、といった反論がなされている。他に、財政措置の見通しが不透明であること、「グラン・パリ公社」の権限がきわめて大きいことなども問題視されている。すでに「グラン・パリ公社」は、2010年7月7日のデクレにより設立されたが、計画の具体的な内容は、同年9月30日から4か月をかけて、公開討論全国委員会（CNDP）が開催する公開討論の場であらためて検討されることになっている。