

フランス地方都市の公共交通事業改革における国の関与と地方の役割

- 「70年代の改革」の今日的意義 -

Central and local government role about the revolution of France's urban public transport

- the significance of "1970's revolution" -

西田 敬*

Takashi Nishida

Public transportation in the provinces of France, based on the system of concessions contract, private transport operators has played a major role. However, participation by local governments and transportation tax-based financial aid begins with management reforms of the 1970s wake municipal responsibilities was located through the promotion of decentralization policies, support legislation by State, established the current framework. Private transport operators in the public transportation keeping its own position in the process, also its role was altered. For our country, Public transport business environment has similarities 1970s France, revealed the need for an appropriate involvement of State and local government responsibility.

Key Words : France, DSP, VT, LOTI, decentralization

フランス, 公役務特許, 交通税, LOTI, 地方分権

1. はじめに

人口減少・超高齢社会を迎えて、中心市街地の衰退と都市機能の郊外化が進み、車社会となったわが国の地方都市圏の公共交通は厳しい経営環境に直面している。

国においても、社会資本整備審議会において 2006 年 2 月に「新しい時代の都市計画はどうあるべきか（第一次答申）」、次いで、2007 年 7 月に第二次答申が公表され、また、交通政策審議会においても、2007 年 7 月に地域公共交通部会報告²⁾が公表された。「まちづくり 3 法」の改正（都市計画法及び中心市街地活性化法の改正）が 2006 年に成立、2007 年 11 月に完全施行され、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化・再生法）」が 2007 年 10 月に施行された。さらに「交通に対する基本的なニーズの充足」をうたった「交通基本法案」が閣議決定され、審議が行われた。

わが国の地方都市における公共交通は、その多くはこれまで民間企業が独立採算により運営を担ってきた。しかし、今後は、国及び地方自治体の財政面における公的負担を含む積極的関与により、公共性の維持と効率的な経営を両立させるための、公共と民間の連携による新たな枠組みの構築が求められている。

フランスの地方都市における公共交通は、1970 年代初頭の経営危機を経て、1980 年代以降 LRT の新規開業が続き、飛躍的な発展を遂げた。その運営においては、行政による財政補助を前提としながらも、官民連携の事業手法を多用してきた国であり、事業を担う有力な民間運輸事業者の存在が指摘されている。また、中央集権体制としての歴史を歩んできた国であるが、近年は地方分権を国の重要な政策課題としてきた。フランスの公共交通における国・地方・事業者間の役割分担の経緯と動向を考察することは、わが

国にも示唆を与えるものになると考えられる。

フランスの地方都市公共交通に関する先行研究としては、交通税（VT : Versement Transport）に関する研究¹³⁾、都市圏交通計画（PDU : Plan de Déplacements Urbains）と都市圏交通広域行政体（AOTU : Autorité Organisatrice des Transports Urbains）の役割に関する研究³⁴⁾、トラム整備に関するイギリスとの比較研究⁵⁾、近年の地方分権化に関する研究⁶⁾、公共交通政策と整備事例に関する研究⁷⁾、都市行政の観点から多数の事例を紹介した報告⁸⁾などが行われている。

しかしながら、フランスの地方都市公共交通における運輸事業者と地方自治体との関係については、地方自治体の役割を中心に論じた研究⁴⁹⁾、運輸事業者の近年の市場構造の動向を論じた研究¹⁰⁾はあるものの、1970 年代における行政制度及び事業手法の推移を論じた研究は、マルセイユ市交通局に関する報告¹¹⁾を除いて行われていない。そこで本稿では、1970 年代の動向に注目して国の関与と地方都市圏における行政・事業者の変容について調査を行い、さらに、わが国における地方圏の公共交通に関する国と地方における動向との比較を試みた。

2. フランスの公共交通に関する行政制度及び市場構造

2-1 公共交通行政に関する法制度の変遷

フランスの公共交通行政は、歴史的にパリ市を含むイル・ド・フランス地域圏（以下、パリと標記）とパリ以外の地方都市圏との間では大きく異なっている。パリについては、国の強い関与の元、パリ運輸組合（STP、1959 年設立）により管理され、パリ運輸自治公社（RATP）、フランス国鉄（SNCF）等の事業者への輸送契約の委託、運賃調整、計画決定を行う。RATP 等への運営費補助についても、「パリ地方における旅客輸送の再編成及び調整に関する法

*正会員 独立行政法人都市再生機構

律」(1948 年制定)の規定に基づき、地方自治体とともに国の強い関与の元におかれていた。

1970 年代初頭のフランスの都市交通の状況は、軌道系交通機関はパリの地下鉄と地方都市圏 3 都市に存続した路面電車のほかには存在せず、公共交通の多くはバスが担っていたが、その経営はいずれも危機的状況にあった。国の政策における公共交通復権の嚆矢は、第 6 次経済計画(1971~76 年)であり、それまでの自動車優先政策からの転換が掲げられ、パリにおける RER(高速郊外地下鉄)の建設、リヨン、マルセイユにおける地下鉄新設が計画される。1973 年のオイルショックはこれを後押しした¹¹⁾¹⁵⁾。

この背景のもとで、交通税は、公共交通のための新たな財源を確立することを目的に、最初にパリに導入が決定されたとされる¹⁾。他方、地方都市圏に対しても、地下鉄建設の推進を契機として、その適用が拡大される¹⁾。

交通税は、1971 年に最初にパリに適用された後(1971 年 7 月 12 日法)、1973 年に人口規模 30 万人以上の地方都市圏に拡大された(1973 年 7 月 11 日法、1974 年 11 月 7 日のデクレ¹⁴⁾により人口規模は 10 万人以上に変更)。

1982 年に制定された「国内交通に関する方向づけの法律(LOTI)」は、「交通権」を定め、今日までフランス都市交通の基本法とされており、国・地域圏・県・市町村(コミューン)の役割を規定した。都市公共交通に関しては、コミューン(以下、またはその広域行政組織)について AOTU とその役割が規定され、公共交通の整備・維持に関する責任は、コミューンが負うことが位置づけられた。なお、パリに関しては、LOTI は適用除外とされた。

交通税の人口規模については、LOTI 制定に伴う改正により 3 万人となった。1992 年の地方行政制度に関する法律(1992 年 2 月 6 日法)に関連した改正で 2 万人に引き下げられたが、広域都市共同体(CV: communauté de ville)、都市共同体(CU: communauté urbaine)、コミューヌ共同体(CC: communauté de communes)が都市交通の運営に当たる都市圏に限って制限税率の上乗せが行われた。

2000 年に成立した「都市の連帯と再生に関する法律(SRU 法)」において、地域鉄道旅客輸送が地域圏に移管され、2002 年に完全実施された。また、地域圏・県・複数の PTU が連携して、交通網の統合、共通運賃制度の導入等をはかり、交通税と同様の特別課税(最大 0.5%)を可能にする新たな広域連携制度が制度化された。なお、交通税の人口規模は、SRU 法により 1 万人とされた。

パリは、LOTI の成立後も国の強い関与の元に STP が管轄していたが、2001 年に STP がイル・ド・フランス圏運輸組合(STIF: Sincicat des Transport d'Il-de-France)へ改組される際にイル・ド・フランス地域圏が参画した。2003 年の憲法改正にはじまる第二次地方分権改革において成立した「地方の自由と責任に関する 2004 年 8 月 13 日法」によって、STIF の権限が地域圏に委譲されることが決定され、2005 年に完全実施された。

2-2 AOTU と広域行政制度

フランスの地方行政制度において、基礎自治体であるコミューンはわが国の市町村に比べて人口規模が小さいが、コミューンの上位に広域行政組織の設立を促進している特徴がある。AOTU について、組織形態別では全 228 都市圏の約 75%、10 万人以上都市圏に限るとその全てにおいて広域行組組織が AOTU となっている。

広域行政組織の制度は、1890 年創設(1837 年制度化)の単一目的事務組合(SIVU)、1955 年創設の混成事務組合(SM: Syndicat Mixte)、1959 年創設の多目的事務組合(SIVOM)及び広域市町村区(District)、1966 年創設の都市共同体、1983 年創設の新都市組合(SAN)、1992 年創設のコミューヌ共同体及び広域都市共同体が存在する多様な状況であった。1999 年に成立した「自治体間協力の強化と単純化についての法(シュヴェヌマン法)」により、広域市町村区、都市共同体、新都市組合、コミューヌ共同体、広域都市共同体については、人口 50 万人以上の都市圏は都市共同体に、人口 5 万人以上の都市圏は都市圏共同体(CA: communauté d'agglomération)に整理された。

シュヴェヌマン法で新設された都市圏共同体への移行によって、AOTU の役割を担っていた単一目的事務組合がある程度都市圏共同体に統合されることになった。一方、混成事務組合との統合は、都市共同体へ移行した 1 都市(ダンケルク)を除いて行われていない(表 1)。

表 1 シュヴェヌマン法成立前後による AOTU を担当する広域行政組織の変化

2002 年組織形態 1996 年組織形態	CC	CA	CU	SIVU	SM
コミューン	1	23	2	2	1
コミューヌ共同体 CC	4	1			
広域市町村区 District	6	25	3		
広域都市共同体 CV		2			
都市共同体 CU			7		
新都市組合 SAN		2			
単一目的事務組合 SIVU		19		13	10
多目的事務組合 SIVOM	3	5			1
混成事務組合 SM			1		10
合計	14	77	13	15	22

文献 25)、p.14 より抜粋し筆者作成

2-3 民間委託制度

フランスの都市公共交通において、公共企業体である RATP が運営するパリは、フランスの都市のなかでは特殊な存在である。パリを除く地方都市における公共交通の運営は、多くの都市において地方自治体(またはその広域行政組織)が都市交通の整備、投資、管理、運賃の設定、運営補助等に責任を負うものの、実際の運営は運輸事業者に委託を行い、地方自治体は運輸事業者を選定、契約すると

いうヨーロッパでは独自の形態によって行われてきた。

フランスにおいては、19 世紀中期以降、電気・ガス・水道などの整備において、民間資本の活用が独自の手法により行われてきた歴史がある。その実施方式は、直営方式 (régie)、民間委託 (公役務特許、DSP : délégation de services publics)、及び混合経済会社 (SEM : société d'économie mixte)⁹⁾ に大別される。直営方式には、地方自治体により直接提供されるもののほかに、わが国の地方公営企業に類似した制度もあるが、RATP などに限られている。地方都市公共交通における事業者の経営形態は、SEM の活用に伴い、地方自治体と SEM との間での契約も存在するが、事業者数ベースでは民間企業が依然として多数を占めている。民間委託は、民間企業が建設・管理の全てについて責任を負い利用者からの料金で投資費用を回収するコンセッション (concession)、民間企業は維持管理のみを行い、費用を利用者からの料金で回収するアフルマージュ (affermage)、施設整備・運営の責任は地方自治体が行い施設等の維持管理のみを民間企業に委託するジェランス (gérance) 及びレジ・アンテレス (régie intéressée) がある。

公共交通事業における民間委託は、LOTI 第 7 条に規定され、「汚職の予防、経済生活の透明性及び行政手続きに関する 1993 年 1 月 29 日法 (サパン法)」によって運用されている。サパン法によって、イル・ド・フランス地域圏を除いて競争原理を導入するため入札の義務が課された。地方自治体を選択する契約類型は、産業リスク (運営費用に伴うリスク) 及び商業リスク (営業収入リスク) の区分による類型とされる (表 2)。事業者が産業リスク及び商業リスクの全てを負う契約は、少数の都市間バス事業に限られており¹⁰⁾、運輸事業者との契約は地方自治体による財政補助を前提としている。しかし、近年は地方自治体が全てのリスクを負う契約 (ジェランス) が減少し、事業者にリスク分担を移転する方向にあるとされる¹⁰⁾。

表 2 サパン法制定以降の契約類型

	産業リスク の負担	商業リスク の負担	割合 (%)
Management Contracts (ジェランス)	自治体	自治体	15
Gross Cost Contracts	事業者	自治体	32
	自治体	事業者	
Net Cost Contracts	事業者 ^(注)	事業者 ^(注)	40
その他の契約	—	—	13

注：地方自治体からの補助金があり、リスクを地方自治体と運営事業者が共有⁹⁾

文献 10)16)21)により筆者作成

2-4 地方公共交通における寡占 2 社の存在

パリを除く地方都市圏の運輸事業者は、ケオリ (Keolis)、ヴェオリア・トランスデヴ (Veolia Transdev) の 2 社による

寡占化が進んでいる。

ケオリ社は、1908 年創設の STAIC (Société des Transports Automobiles Industriels et Commerciaux) を創始として後に GTI (Générale des transports et d'industrie) に改称、1971 年に VIA グループを統合して Via GTI となり、1982 年以降は公共交通受託事業において第 1 位の地位にある。近年では、SNCF が 1999 年に提携 (2000 年に資本参加して株式の 45% を取得)、2000 年に非都市地域を中心に公共交通事業を行っていた Carine 社と統合、2001 年にケオリに改称し、現在に至っている。

ヴェオリアトランスポート社は、1875 年創設の CGFT (Compagnie Générale Française de Tramways、後に CGFTE) を創始とし、1912 年設立の CGEA (Compagnie Générale d'Entreprises Automobiles)、及び、民間水道事業者である 1853 年設立の CGE (Compagnie Générale des Eaux) とともに CGE グループを構成していたが、1998 年にグループ名をヴィヴェンディ (Vivendi) に変更、交通部門はコネックス (Connex) となった⁴⁾。ヴィヴェンディグループは名称を 2003 年にヴェオリア・エンバイラメント (Veolia Environnement) へ変更したことに伴い、コネックスは 2005 年 11 月に名称をヴェオリアトランスポートとする。

トランスデヴ社は、預金・供託公庫 (CDC : Caisse des Dépôts et Consignations) 傘下の一部門 Transcet として、1970 年代以降、公共交通事業に進出、1983 年に CDC 内グループ企業として独立、1990 年に現社名となり寡占 3 社の一角を占めることになった。2002 年には RATP が CDC とのコンソーシアムを通じて資本参加した。ヴェオリアトランスポートとトランスデヴ社は 2011 年 3 月に合併し、ヴェオリアグループと CDC グループの一員となった。

3. 「70 年代の改革」とその意義

3-1 都市公共交通行政の変容と事業経営への関与

交通税の適用が地方都市圏に拡大された 1973 年から、LOTI が成立する 1982 年までにおける、パリを除く地方都市圏における国・地方自治体の行政制度、都市公共交通を担当する事業者の変容に関しては、先行研究³¹⁾においては、「地方自治体は交通企業の財産を買い上げ、次第にサービスの供給業者にだけに特化していった公共交通企業と別の形の協約を締結し直した」⁶⁾とされ、輸送改善と交通税導入の経緯に言及した研究がある¹¹⁾。本稿においては、1974 年から 1982 年まで地方都市圏における交通税の課税規模が人口 10 万人以上都市圏であったことから、既存文献²¹⁾による 10 万人以上 63 都市圏に着目して、1970~80 年代の都市公共交通を担当する広域行政組織と事業者の組織改編の動向について、文献・ウェブサイトにより資料を得られることの出来た 45 都市圏についてまとめた。

広域行政組織については、設立年を含めたデータが得られた 39 都市圏についてみると、8 都市圏は 1970 年以前、31 都市圏は 1971 年から 1983 年までに設立 (以下、関与を含む) が行われている (表 3)。1971 年以降に設立された

31 都市圏における広域行政組織の設立時の形態は、広域市町村区、単一目的事務組合、多目的事務組合、混成事務組合が活用されている。都市共同体においては、都市交通は義務的権限であることから自ら関与（ボルドー、ストラスブール等）しているが、県と共同で設立した混成事務組合を通じて関与している都市もある（リール等）。

交通税については、課税開始年のデータを得られた 25 都市圏のうち 1975 年までの 3 年間で 18 都市圏が課税を開始している⁶⁾。

事業者については、経営形態・設立年のデータが得られた 43 都市圏についてみると、32 都市圏では 1971 年以降に組織改編が行われた（表 4）。16 都市圏において新たに SEM・公法人が設立されて経営が移管され、16 都市圏では民間企業としての形態は維持しつつも改組が行われたとの記録がある。

表 3 公共交通を担当する広域行政組織の設立年と形態

	1970 以前	1971 ～75	1976 ～80	1981 以降	計
コミュン	1	0	0	0	1
コミュヌ共同体	0	0	0	0	0
広域市町村区	2	0	4	0	6
広域都市共同体	0	0	0	0	0
都市共同体	0	4	0	0	4
新都市組合	0	0	0	0	0
単一目的事務組合	3	1	7	2	13
多目的事務組合	1	2	1	0	4
混成事務組合	1	4	6	0	11
合計	8	11	18	2	39

筆者作成

表 4 都市交共通事業者の組織改変・設立年と企業形態

	1970 以前	1971 ～75	1976 ～80	1981 ～85	1986 以降	計
SEM	1	3	6	4	2	16
民間事業者	9	7	7	2	0	25
公営企業体	1	0	0	0	0	1
その他公法人	0	0	0	1	0	1
合計	11	10	13	7	2	43

注：組織改編の無い都市は「1970 以前」の項に計上。

筆者作成

一連の事業改革による最初の成果は、既存事業の改善であった。すなわち、地方都市における公共交通の輸送量は 1972 年には 1962 年比で増加したのは 24 都市中 6 都市に過ぎなかったのに対して¹³⁾、1975 年には対前年比で 33 都市中 24 都市では増加に転じており¹⁴⁾、「1975 年から 78 年の間に都市公共交通の供給は 30%、乗客は 24%増加したが、一方で運行費用は 11%増加し、運賃収入の伸びは 3.6%に

留まった」⁷⁾。軌道系についても、地下鉄の新設のみならず、路面電車についても 1980 年代初頭までに近代化改良が行われた⁸⁾。

3-2 国による法制度の対応

交通税の成立にはじまる事業改革に対して、広域行政組織が数多く設立されたが、国においても第 6 次開発計画では「都市交通施策の策定と実施の権限を大幅に各自治体に委譲する」⁹⁾と地方分権化が意図されていた。

都市公共交通に関する許認可は、1949 年 7 月 5 日法及び 1949 年 11 月 14 日のデクレに規定され、コミュンが都市交通区域 (PTU : Périmètre des Transports Urbains) を県に申請、認可を得ることにより県の監督の下で輸送契約を行っていた¹⁰⁾。1978 年の運賃法制に関する改革 (1977 年 11 月 30 日のアレテ、及び、1978 年 1 月 31 日の通達) によって、それまでの国による法定運賃制から、コミュン (又はその広域行政組織) に運賃決定権を認めることとされ、一定の枠内での権限が付与された³²⁾。

1979 年には、「地方にかかわる公共交通に関する 1979 年 6 月 19 日法 (TPIL : Loi du 19 juin 1979 relative aux transports publics d'intérêt local)」が制定されている。その背景は、「パリを除く地方都市における運営形態及び契約形態は、地方自治体によって異なり、多様であった」ことにあり、パリ地域を除いた、地方自治体と運輸事業者との契約方式を 4 類型に規定し、「モデル的契約・事業形態を示すことによってある程度の統一化をはかり」、地方自治体の「責任の明確化」、「短期契約による設備更新の奨励」、「効率化」を目指すものであったとされる (表 5)¹¹⁾。

表 5 TPIL による契約 4 類型

類型	趣旨	契約期間	運賃決定
1)責任管理・協定モデル	民間事業者が独立採算で収支をはかる。	(注)	事業者
2)収入保障・協定モデル	地方自治体が割引分の補償のほかに最低限の収入を保証。	(注)	事業者
3)見積り収益・協定モデル	路線キロ数を単位に換算した見積り収益を年決めで保証。	(注)	自治体
4)管理委託・協定モデル (ジェラン)	一定の報酬により公共交通事業の管理を委託。	5 年 (上限)	自治体

注：設備投資額が 50%を下回る場合は 5 年を限度とし、10 年を超える場合は監督官庁の認可が必要

文献 32)、pp.297～298 より筆者作成

TPIL で規定された契約 4 類型は、サパン法制定後の現行類型と比較すると、官民のリスク分担による分類が行われた点において類似しており、契約期間についても 5 年間でサパン法成立までの標準となった¹⁰⁾。

契約4類型のうち、事業者の独立採算による契約は、「責任管理・協定モデル」のみであり、他の形態は財政補助を前提としたものである。多くの場合において、運営費用に伴うリスクは地方自治体と事業者の間で分担したが、その他のリスクの大部分は地方自治体が負担した²⁹⁾。

TPIL は、LOTI 第7条の下に統合されるとされ (LOTI 第49条⁽¹²⁾)、LOTI 成立を受けて制定された「1985年8月16日のデクレ」⁽¹³⁾の施行に伴い廃止された³⁵⁾。

4. まとめ

4-1 小括

以上のように、1970年代におけるフランスの地方都市公共交通行政の転換経緯をマクロデータと国の施策から明らかにした。都市公共交通事業の民間委託に関する制度的枠組みは、TPIL によって確立され、国は統合基本法となる LOTI を成立させる。また、1970年代に地方分権の方向付けもされた。地方都市における交通税の適用は、地方自治体が、民間委託制度に基づく委託者としての存在を超えて、地域の公共交通事業に関与する契機となり、広域行政組織の設立を促進する役割も担った。公共交通事業の民間委託制度は、財政補助を前提とする枠組みに変容したが、民間運輸事業者は独自の役割を維持することになった。

しかし、他方では、交通税による財政補助のスキームは、その恩恵を享受する都市交通区域の内外において、課税主体となる広域行政組織とそれに関わるコミュニティの既得権とも呼べる状況をも生むことになった³¹⁾。

4-2 我が国への示唆

我が国の地方公共交通について、前章まで見てきたフランスの地方都市公共交通と比較しつつ課題をまとめる。

わが国の地方都市圏における公共交通は、民営バスが主体であることが多く、一部の都市で公営交通を有し、JR 及び地方鉄道が一定の役割を担っている。しかし、その経営環境は、収支状況・交通分担率を比較すると、三大都市圏とは異質な状況のもとにあり、収支状況に差はあるものの⁽¹⁴⁾、むしろフランスの地方都市と類似している。

こうした状況の下で、規制緩和政策が実施され、鉄軌道については、2000年3月の鉄道事業法改正後に廃止が増加することになった³⁹⁾。しかし、地方自治体が主導的な役割を担うことによって存続した路線もある。その事業スキームにおいては、いずれも地方自治体による財政補助が行われている。維持管理費も含むインフラ補助は、県が中心となり負担し、沿線自治体が負担するケースもある³⁹⁾。一方で、運営費補助は、沿線自治体が全てを負っており県は関与せず、期間は最大10年間に限定されている³⁹⁾。財政補助のインフラ補助と運営費補助について、県と沿線自治体の役割分担の相違が明らかとなりつつある。

わが国の地方圏における鉄軌道線の存続例について、前章で述べた1970年代のフランスにおける都市公共交通改革と比較すると、財政補助については、国による立法政策

による担保がなく、対応は都市毎に異なっており、地方自治体による保証は時限が限られたものであるため、事業としての継続性に限界がある。一方、経営移管形態においては、第3セクター化 (万葉線、えちぜん鉄道、富山ライトレール、近鉄上野線・養老線) または民間企業間での移管 (三岐鉄道北勢線、和歌山電鐵) が地方自治体の関与により行われており、わが国においてもフランスから30年遅れて類似した状況が進行しているとみることもできる。

交通税の制定から LOTI の成立まで10年間を要して変化を遂げたフランスの地方公共交通における経緯は、国の関与、自治体と事業者の役割の各々について、わが国に一定の示唆を与えると考えられる。国と地方との関係においては、国が立法措置、権限配分、計画策定について適切な役割を担ってきた。今般の「地域公共交通活性化・再生法」及び「交通基本法案」において、実施主体を市町村として責務を明記したことの意義は大きいのである。

【補注】

- (1) わが国の「政令」に相当する。
- (2) SEM は、地方自治体の自らの関与が必要とされ、民間委託ほど採算性が見込まれない場合に設立する傾向があるとされ、地方自治体の出資は51%以上であり、また、必ず私企業が出資しなければならないとされている。
- (3) 「第12回(京)次世代都市交通フォーラム」(2005)におけるコネックス社エドワード・ヴァラーニ氏の説明による。
- (4) わが国との関連では、岐阜市を中心に路線網を有していた名古屋鉄道600V線区(2005年3月31日廃止)へ参入協議を行ったことでも知られる。
- (5) 文献31)、p.96による。
- (6) 公共交通に関与する広域行政組織の設立以前にコミュニティ単独で交通税課税を開始した例も多く、1975年に開始した16都市圏のうち12都市圏はコミュニティが課税主体となり、適用税率は0.50%から1%まで多様であった(文献14)、p.182)。
- (7) 文献1)、p.25による。
- (8) 1983年には、サンテチエンヌにおいてフランスでは30年ぶりとなる路面電車の路線延伸が行われた。
- (9) 文献11)、p.200による。
- (10) 1949年法においては、「鉄道事業」「道路運送事業(定期事業・不定期事業)」「都市交通事業」に区分されていた。都市交通事業は、1960年5月20日の政令において位置づけられたもので、都市交通区域の指定を前提としていた(文献32)、pp.279~283、及び、文献33)、pp.116~121)。
- (11) 文献38)、pp.296~297による。
- (12) 1949年7月5日法も LOTI に統合されると規定された。
- (13) Décret No.85-891、Décret relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes
- (14) わが国の公共交通における営業収益に対する営業費の比率は、2003年度で地方旅客鉄道が105%、路面電車が114%、バスが106%である(文献36))。フランスの公共交通において、事業費(運営費及び投資費用の合計)に対する運賃収入の占める比率は、2003年現在でイル・ド・フランス地域圏が25%、その他の地域が20%である(文献39))。

【参考文献】

- 1) 氏岡庸士：「公共交通支援型都市交通政策としてのフランス型交通税に関する研究」、平成6年度東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻修士論文、1995
- 2) 氏岡庸士：「フランスの都市交通と費用負担—事業所税の実態と役割—」、運輸と経済、1997年6月号
- 3) 板谷和也：「フランスの都市圏交通に関する計画コントロールシステム—交通基本法としての LOTI の役割—」、都市計画論文集、No.39-3 (2004)

- 4) 野口健幸：「公営交通再生のための地方自治体の役割と課題—1980 年以降のフランス AOTU の経験から—」、都市計画論文集、No.42-3 (2007)
- 5) 阪井清志：「イギリス、フランス及び日本のトラムの現況と課題に関する分析」、都市計画論文集、No.41-3 (2006)
- 6) 伊藤誠：「フランスの地方分権—交通分野を対象として—」、運輸政策研究、Vol.10 No.2 (2007)
- 7) 西村幸格・服部重敬：「都市と路面公共交通」、学芸出版社、2000
- 8) 望月真一：「路面電車が街をつくる」、鹿島出版会、2001
- 9) 長谷川豊：「フランスの都市公共交通制度—地方分権の観点を中心として」、運輸政策研究機構、1997
- 10) 青木亮・湧口清隆：「フランスにおける都市内公共交通の運営システムに関する考察」、日本交通学会第 66 回研究報告会 (2007)
- 11) 藤井秀樹：「フランスにおける地方公共交通企業の経営と財務—マルセイユ市交通局を中心に」、商経学叢、1984 年 2 月
- 12) 「主要鉄道先進国の鉄道整備とその助成制度 (平成 15 年度)」、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、2004
- 13) Jean Robert, Histoire des transports dans les villes de France, Preface de M.Pierre GIRAUDET、1974
- 14) 「外国都市交通事情調査報告書」、運輸経済研究センター、1978
- 15) Hubert Peigne et Gérard Sylvestre：「Evaluation de la politique de l'Etat en faveur et transports collectives urbains de province」、Ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer、2004
<http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/054000027/0000.pdf>
- 16) Benoit Thome：「Local public Transport organization in France :New deal?」、Presentation to the Seventh THREDO Conference Molde(Norway)、2001
<http://www.itls.usyd.edu.au/conferences/thredbo/thredbo7/thome.pdf>
- 17) 「第 72 回運輸政策コロキウム フランスの地方分権—交通分野を対象として—」、運輸政策研究、Vol.7 No.4 (2004)
- 18) フランス環境・国土開発・設備省
<http://www.ecologie.gouv.fr/developpement-durable/>
<http://www.transports.equipement.gouv.fr/>
- 19) 山崎榮一：「フランスの憲法改正と地方分権—ジロンダンの復権—」、日本評論社、2006
- 20) STIF <http://www.stif-idf.fr/>
- 21) 「Urban Public Transport in France –Institutional organization」、CERTU、2003
- 22) 「フランスの地方自治」、自治体国際化協会、2002
- 23) 久邇良子：「フランスの地方制度改革 ミッテラン政権の試み」、早稲田大学出版部、2004
- 24) 岡井有佳：「都市整備行政からみた地方行政システムの改革における都市圏共同体の意義と課題—モンペリエ都市圏共同体を事例として—」、都市計画論文集、No.39-3 (2004)
- 25) Baumstark Luc, Ménard Claude, Roy William et Yvrande-Billon Anne：「Modes de gestion et efficience des opérateurs dans le secteur des transports urbains de personnes」、2005
<http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00103116/en/>
- 26) 山崎榮一：「フランスの地方自治体による企業サービスの提供方式—コンセッションと混合経済会社—」、公営企業、2001 年 8 月号
- 27) 「Les grands groupes français de transport de voyageurs –Histoire, strategies, diversifications」、Certu、2000
- 28) 「L'année du transport public 2002」、La Vie du Rail、2001
- 29) Carman, Hass-Klau, Greham Crampton and Rabia Benjari：「Economic Impact of Light Rail —The Result of 15 Urban Areas in France, Germany, UK and North America」、Environmental and Transport Planning、2004
- 30) Veolia Environnement <http://www.veoliaenvironnement.com/>
- 31) J プーカー、C. ルフェーブル：「都市交通の危機—ヨーロッパと北アメリカ—」、白桃書房、1999
- 32) 「欧米におけるバス及びタクシーの法制度に関する調査—最近における事業規制の実態について—」、運輸経済研究センター、1983
- 33) 「外国運送法制における行政手続の研究調査報告書」、運輸経済研究センター、1978
- 34) 「欧米における利用運送・運送取扱事業に関する実態と規制—外国運送法令制度に関する調査研究報告書—」、運輸経済研究センター、1985
- 35) http://www.pmoioiui.com/qcm/2002/sujet_voyageur2002.htm
- 36) 「交通政策審議会交通体系分科会第 1 回地域公共交通部会資料」、国土交通省、2006 年 8 月
- 37) Chantal Duchène：「Impact of Decentralisation of Responsibilities for Public Transport in France」、欧州運輸大臣会議(EMCT)持続可能な都市交通政策に関するワークショップ、2005
- 38) 阪井清志：「環境に優しい都市交通—データで見るフランスの LRT」、交通工学、Vo.40・No.4 (2005)
- 39) 運輸調査局：「運輸調査局研究報告会 地方鉄道と地域社会の役割、運輸と経済、2005 年 2 月号