

フランスにおける交通権

流通経済大学 経済学部 教授 板谷 和也

1. 国内交通基本法の制定経緯

フランスにおいてその後の交通政策の基礎となった国内交通基本法¹（以下「LOTI」）は、1982年12月末に制定された。

フランスではその前年の1981年に政権交代が起こり、社会党が第一党になるとともにフランソワ・ミッテランが大統領になった。社会党は総選挙の際に選挙公約の中で交通に関して、公共交通の運賃低廉化や整備推進、高速道路の料金値下げ等の政策を掲げていた。

一方で、当時のSNCF（フランス国鉄）は、1982年末で解散するということが法律で定められていた。SNCFの経営は第二次世界大戦後一貫して悪化しており、1970年代には職員のリストラや地方

表 2-1-1 1981年フランス社会党の選挙公約

- ・都市公共交通機関の拡大
- ・公共交通運賃を低水準に抑え、労働者に乗車証を無料公布
- ・都市間旅客交通サービスの再建
- ・石油税収の一部を交通政策の財源とする
- ・貨物輸送における効率性の向上、関連する全交通機関が集まる施設の整備
- ・交通機関の労働条件の改善
- ・内航海運に関する基本計画の策定
- ・航空輸送の再編成
- ・世界海運市場におけるシェア向上
- ・高速道路料金レベルを、最も古い高速道路の現行料金の平均値に調整
- ・交通に関する研究開発政策の実施

（出典：児玉（1981）をもとに筆者作成）

¹ Loi no.82-1153 du 30 décembre d'orientation des transports intérieurs。現在、LOTIの内容は2010年12月施行のCode des Transports（フランス交通法典）に移行している。

部の赤字ローカル線の廃止・バス転換等が行われてきたが収支均衡が達成できずかえって欠損が増大するという問題を抱えていた。そのため、SNCFの1983年以降のあり方を定める法律を1982年末までに定める必要があり、その中でSNCFの改革を行うことが求められていたのである。

こうした状況のもとで1981年9月に、SNCFのあり方に関する検討が開始された。その議論の中では、ミッテラン政権の交通に対する考え方を反映して、鉄道関連だけを扱うのではなく、交通政策全般を包含して検討する必要があると判断された。交通政策を担当した共産党のフィテルマン大臣は、交通、特に運輸事業に関わる全ての利害関係者とその代表が検討作業に参加させるようにし、その上で自ら具体的な政策方針を国民に対して説明した。

フィテルマンは当時のフランスの交通問題として、いわゆる交通

表 2-1-2 LOTI 制定経緯

時期	内容
1970年代	フランス国鉄（SNCF）の経営危機
	SNCFの1983年以降の事業方針について定める必要が認識される
1981年5月	ミッテランが大統領選に勝利
1981年6月	総選挙で社会党が第1党に（公約で交通政策について明示）
1981年9月～ 1982年7月	1983年以降の鉄道事業のあり方に関する検討作業が行われる
	鉄道関連に留まらず、交通政策全般を包含するかたちで検討が進められる
1982年7月～12月	法律案の原案取りまとめ、議会審議・可決
1982年12月30日	公布

（出典：各種資料をもとに筆者作成）

弱者の問題や、過当競争及び地域経済の停滞による運輸事業者の収支不均衡、交通関連の法制度の混乱等を指摘した。その上で、それらの問題に対応するための考え方として、交通権の確立、社会的効率性の確保、空間整備による国内経済の発展、地方分権の推進等を掲げていた。

こうした経緯のもとで誕生した LOTI は、フランス国内の交通に関する原則とその将来にわたる方向を示している。そのため、この法律自体は必ずしも細かな施策の内容を規定するものではなく、各種政策の原理原則を示すものとなった。

2. 交通権

LOTI の根幹をなす考え方が、交通権の思想である。LOTI で交通権は、以下の4点として定義された。

- ・ 全ての人の移動する権利
- ・ 交通手段選択の自由
- ・ 貨物を自らあるいは企業等に委託して輸送する際に認められる権利
- ・ 交通手段やその利用方法について情報を得る権利

LOTI では交通権に関して慎重な言い回しがなされている。交通権が利用者に与えられると、利用者のニーズが満たされる。国内の交通システムは、社会的に最適な状況でありつつ利用者のニーズを満たすものでなければならない。そして、利用者には移動制約者や遠隔地在住の者も含まれる、と明記されている。

LOTI は直訳すると「国内交通の方向づけに関する法律」である。このことを考え合わせると、利用者のニーズを満たすために、交通権が実現するような政策を実施していかなければならないということが規定されていると考えられる。従って、フランスにおける交通

政策は、全てこの交通権を実現させることを目的として実施されているといえる。このことから、一部の人々のモビリティのみを向上させるような政策を実行することはできないので、公共交通の整備・運営を重視することも明記されている。

交通に関わる権利は、あえて明文化しなくても暗黙の了解を得ている、とする意見も多いが、LOTIにおいてはこの権利の実現のためという明確な目的をもって各論が組み立てられており、交通に関わる政策の方向づけという点で大きな役割を果たしていると考えられる。

3. LOTI における一般的な方針

前項で示したように、利用者の交通権の実現が政府側にとっての政策目標であるということが LOTI で規定された。その実現のために、各交通モードに共通する方針がいくつか示されている。

(1) 補完性

その一つが、補完性の原則である。LOTI では、各輸送機関の競争環境を確保して効率的な交通運営を目指すとともに、ターミナル施設等のインフラ整備の際には複数の交通機関が協力することで全体としての最適化を図ることとしている。また地方分権の方針も明示しており、中央政府と地方政府の間の役割と責任についても明確に分離した。具体的には、地方交通に関する計画策定や公共交通の運行等については一部財源的支援も含めて地方政府の責任で行うことになり、中央政府は国際間交通、国内都市間幹線交通を除いては地方政府との計画契約制度のもとで間接的に計画に関わるという形になった。

地方政府の役割も交通の距離別に異なっており、生活に密着した

交通は基礎自治体が、県内の移動需要を満たす交通は県が、市内の移動に資する交通は市が、幹線交通と国際交通は国がそれぞれ担当することとなっている。

(2) インフラ整備の原則

またインフラ整備に際して、実際にかかる整備費用だけでなく社会的費用も考慮することが必要であると明記されている。実際の金銭的な費用に加えて利用者の需要や安全性、環境、国の計画や政策目的、国防、国内外の交通・運輸に関する情勢の変化といったことを考慮することが謳われている。

インフラ整備計画は、一定の基準のもとで評価され、計画決定の前に公表されることとなっている。事前評価に加えて、施設の使用開始後5年以内に、経済的・社会的な影響に関する評価を行うことも義務づけられている。

そして、インフラ整備に関する財源の調達については、その施設整備に関する事業を行う行政主体が責任を負うことになっている。その際には、税金や使用料等の手段を取ることができることも明記されている。

(3) 労働と安全

運輸業における労働環境と安全確保に関する規定は、LOTIでは同一の節に記されている。これは即ち、適切な労働環境を維持することが安全確保につながるという考え方が現れているといえよう。

労働時間や安全運行に関して検討する諮問委員会が、各県に設置されている。この委員会は労使双方の代表から構成される。労働条件及び安全に関して議論する場が設けられているというのは、注目すべきことであると考えられる。

また、公共交通に関して運行方法を変更する際や新たな施設を建

設するときには、安全に関する報告書の内容確認が必要となる。

(4) 交通に関する議論の場

国や地方の定める交通計画や交通政策に関して意見を述べる場として、交通委員会を組織することが LOTI の中で規定されている。

この委員会には国家交通委員会と地方交通委員会がある。国家交通委員会は国会・地方政府、民間交通事業者、交通関係労働組合、交通機関の利用者、有識者で構成され、国家レベルでの交通状況や交通計画について意見を求められる。

地方交通委員会は、中央政府、地方政府、民間交通事業者、交通関係労働組合、交通機関の利用者、有識者で構成され、各地方の交通状況や交通計画について意見を求められる。

表 2-1-3 LOTI の構成

第 1 編	各交通機関共通の一般原則 1) 交通権、交通に関する一般原則 2) 社会条件、安全条件 3) インフラ、設備、材料、技術 4) 制度
第 2 編	各交通機関の個別規則 1) 鉄道 2) 都市内旅客 3) 道路旅客（都市圏外） 4) 道路貨物 5) 河川 6) 航空
第 3 編	雑則

（出典：LOTI 本文をもとに筆者作成）

4. その他の特徴

LOTIにおいて、一般的な原則として示されているのは前項で示したものである。これ以外に、鉄道、都市交通、非都市部の自動車輸送、自動車貨物、河川、航空について個別に記されるとともに、「国内交通」の範囲や海外県、離島輸送などに関する規定が存在する。

このように広汎な内容を含む法律であることから、当時既に存在した法律との間での整合性についても検討が進められ、結果として7法が廃止されたことも明記されている。

これらの内容を見る限り、LOTIは国鉄改革を中心とした、運輸業の基盤となる考え方を定め行政側の施策の指針を示すことを目的とした法律であると考えられる。

5. フランスにおける交通権制定からの示唆

フランスでは交通基本法の制定に際して、基本的な考え方を決めるために多主体が議論に関わった。制定後も、計画策定の際に多くの主体が関わる枠組みとなっている。

各主体が互いの置かれた立場を理解せず、一方的に批判や要望を繰り返すだけでは実効性のある法律の制定には至らない。国の方針の根本を決める「基本法」の中で、「交通権」をはじめとした政策の方針を示すことで、全ての主体が結果的にこの法律に従って行動することにつながっているというところこそが注目すべきポイントであろう。

なお、本節では交通権の内容に焦点を合わせた紹介を行った。交通権の具体的な適用状況や政策展開については、後の章で詳述することとしたい。

注：本節の内容は、板谷（2011）の内容をもとに再構成したものである。

【参考文献】

- ・ 児玉富隆（1981）「フランス社会党の交通政策の方向－12の基本方針－」運輸と経済, 第41巻第11号, p65, 運輸調査局
- ・ 藤井秀樹訳 シャルル・フィテルマン（1986）「新しい交通政策をめざして」, 交通権学会編『交通権 現代社会の移動の権利』, pp273-282, 日本経済評論社
- ・ 板谷和也（2011）「交通基本法の論点－フランスの制度とその運用をもとに－」交通権第28巻, p4-11, 交通権学会