

## 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—

平成16年9月27日 運輸政策研究機構 大会講室

1. 講師——伊東 誠 (財)運輸政策研究機構常務理事

2. コメンテーター——長谷川 豊 国土交通省北海道運輸局企画振興部長

3. 司会——森地 茂 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所長

## ■ 講演の概要

## 1—はじめに

国の政治行政制度は、大半の権限を国が有する中央集権制度と自治体が有する地方分権制度の2つに大別できる。米国、ドイツなど殆どの先進諸国は、州や市町村という地方自治体に基本的な権限を与え、国は国でしか出来ないもの、例えば国防等の権限に限定する地方分権制度を採用している。先進諸国の中で、国が行財政面で大きな権限を有しているのはわが国とフランスである。わが国では数年前から地方分権へ政策の方向を定め具体的スキームの検討が行われているが、委譲すべき権限の種類と範囲そしてそれに伴う財源移譲について自治体と国との間で意見が対立している。一方、フランスでは1980年代初頭から、地方分権に向けた動きを開始し、多くの法律が整備され分権化が進められてきた。これに伴い交通制度も分権化されている。そして2003年にはその集大成として1956年制定の

第5共和国憲法を改正した。わが国の地方分権を推進する中で、望ましい交通事業制度を模索する上で、フランスの経験は大変貴重なものである。本日は、フランスの地方分権の全体像を示し、交通分野での分権化の方針と状況について報告する。

## 2—地方自治体と交通の現状

## 2.1 地方自治体

フランスの国土面積は、552千km<sup>2</sup>でわが国の1.47倍である。また、人口は約6,000万人であり、こちらはわが国の約1/2となる。フランスは3層の地方自治体制度を採用している。ベースとなる自治体は、大革命以前から存在した自治市や司祭区に由来する市町村(コミューン)で、36,000を上回る市町村がある。フランスは他のEU諸国と比較して市町村数が極端に多いことで有名であり、全EU加盟国の市町村数の半分をフランスが占めている。市町村あたりの人口も少ない(1,600人程度。EU平均4,600人)。農村部には人口の少ない市町村が極端

に多い一方で都市部には人口が集中するという格差が長年の課題となっていた。国は合併を勧めるために様々な手立てを講じたが、伝統的な地域民主主義の基礎である市町村への愛着が合併を妨げた。このため、国は、一部事務組合や都市共同体といった市町村間協力組織の形成を促してきた。

市町村の上にある広域行政体が県である。県はフランス大革命後に人為的に線引きした地方自治体であり、国により県知事が任命され県行政の長として執行権を担っていたのでフランスの中央集権制度の象徴とされていたが、その後の改革で、県知事は県会議長がかねることとなった。本土と海外をあわせ100の県がある。

1950年代に、国と県の間位置し、広域的な地域開発や施設整備の県間調整を行う「州」が国土政策上の観点から設置された。この州は1972年に公施設法人として公法上の法人格を有した。

## 2.2 交通

道路は、高速道路、国道、県道、市町村道に区分される。高速道路は公共事業省が管理運営している無料のものと、混合経済会社や認可会社が管理運営している有料のものがある。空港は国、地方公共団体、商工会議所により設置されている。軍事目的の空港を除き、管理は原則として商工会議所とパリ空港公団(シャルルドゴール空港等パリ周辺の空港を管理)に代表される公法人



講師:伊東 誠



コメンテーター:長谷川 豊

が行っている。港湾は、自治港、重要港、地方港からなる。自治港の管理者は、公施設法人であり、重要港は商工会議所、地方港は地方公共団体により管理されている。フランスの鉄軌道は、普通鉄道、地下鉄、LRTからなる。普通鉄道は上下分離方式を採用しており、施設の保有をフランス鉄道線路事業公社（RFF）が行い、州が運輸当局として地域鉄道の計画策定やサービスの質の定めている。地下鉄（一部新交通システムも含む）、そしてここ20年来整備が進められているLRTは市町村及びその集合体により整備運営されている。但し、運営は民間の運営会社に委託されているところが多い。

### 3— 地方分権政策の沿革

#### 3.1 中央集権制度

フランスの中央集権制度は、フランス大革命後のジャコバン憲法、ナポレオン法制により形成された。その後の第4共和国憲法（1946年）で、県、市町村が地方公共団体と規定され、これが第5共和国憲法（1958年）でも引き継がれた。フランスが、伝統的に地方政府の権限、財源を限定し、中央政府に権限を集中させる中央集権体制をとってきたのは、ドイツ、スイス、スペイン、ベルギー、ルクセンブルク、イタリア、モナコと国境を共有するという地理的条件と文化的多様性、そして外国の侵略をたびたび受け、一部の地域はある時期外国の属地となったという歴史的経緯によるところが大きいといわれている。

#### 3.2 地方分権のはじまり

ドゴール、デスカールデスタン、ポンピドゥーなど、戦後の歴代の政権は、州を設置し一部の権限を付与するなど分権化を試みたが極めて緩やかな分権に止まっていた。1980年に誕生した戦後初の左翼政権であるミッテラン政権が、

1982年に「市町村、県及び州の権利と自由に関する法律」（地方分権法）を制定したことにより、地方分権政策が具体化した。この法律で、州、県、市町村の3層制によるフランスの現在の地方制度が形づくられた。中央集権制度の象徴であった官選知事制度を廃止し、県の自治行政の執行権は県会議長が担うこととし、また国が市町村に対し行使していた後見監督と呼ばれる強力な事前統帥権を廃止し、事後的な審査のみとした。また、従来は公施設法人であった州が、法律によって地方団体として新たに認められ、州に住民の直接選挙による議会が設置された。また、国から地方への各種補助金を総合化する原則が定められ、従来から行われていた経常費総合補助金に加え、投資部門においても個々の事業に対応した特定補助金が廃止、縮小され、建設整備総合交付金等の一般財源化された交付金が交付されることとなった。

1983年には、国と地方政府間の事務権限の再配分を規定した「市町村、県、州及び国の間における権限配分に関する法律」（権限配分法）が制定された。この法律では、同じ分野の権限を出来るだけ一括し、もっともふさわしいレベルの自治体に配分することを原則とし、国から地方団体への権限委譲を行うこととした。権限委譲の財源保障として一定の税目が州及び県に移譲されると共に、地方分権化一般交付金が創設されている。

■表—1 3層の自治体の交通分野の権限（権限配分法）

自治体	主たる権限
州	・ 公共投資の計画 ・ 運河、水路、河川港の整備と運営 ・ 州レベルの公共交通サービスの管理 ・ SNCFとの協定
県	・ 県の交通計画 ・ 地方公共旅客輸送 ・ 通学バス輸送 ・ 商港漁港規制
市町村	・ 都市交通計画 ・ 公共交通の整備と運営 ・ マリーナ規制

1985年頃まで改革の作業が精力的に進められた。小さな法律の積み上げでの改革を試みた結果、20本に及ぶ法律と200本を超える政令が制定されている。保守党のシラク首相が選出された1986年から1988年までのコアビタシオンの時期に改革は小休止したが、1988年に再び社会党の首相が誕生し改革が再スタートした。

1992年に制定された「共和国の地方行政に関する指針法」では、州の権限が強化され、州知事を、経済発展及び国土整備に関する国家及び欧州共同体の実施の責任者と規定している。

#### 3.3 交通関連の分権法

##### 3.3.1 交通基本法（LOTI）

地方分権法と平行して検討されていた交通基本法（LOTI）が1982年に制定された。フランス国鉄の新しい経営方針に関する政策を決定することを目的に検討を開始したこの法律は、鉄道のみでなく、すべての交通機関を対象とし、交通権という新しい権利や公共交通機関優先そして、地方分権を明文化し、フランスの交通政策の抜本的革新を目指した法律となっている。また、この法律で、公共交通システムを改良に向け、組織、権限を以下のように地方自治体に委譲することを定めている。

- ・ 市町村とその集合体を都市交通の管理者とする
- ・ 県は都市部以外の交通管理者とする（国道および鉄道を除く）
- ・ 州は地域の鉄道サービスの組織に参加する。
- ・ 国は国家的交通サービスを組織化する責任を有する。  
それぞれの管理者は以下の責務を負う。
- ・ 交通機関のモビリティ計画を通じ交通政策を策定
- ・ サービスを計画（ルート、時刻表、質）
- ・ 運賃を決定

- ・インフラストラクチャーおよび設備を整備、運営
- ・オペレーターを選択し契約

### 3.3.2 都市連帯変革法

2000年12月に、輸送、土地利用計画、および住宅に関する都市連帯変革法(SRU法)が可決された。この法律は、地方の複数の交通管理者が輸送サービスを調整する特定の連合(Syndicat mixte)を自ら組織することを可能にした。連合のメンバーである交通管理者は、交通ネットワークを調整して、また統合情報システムと統合チケット発行システムを導入しなければならない。

### 3.4 第5共和国憲法改正

1982年の地方分権化法に始まった地方分権改革は、2003年3月の第5共和国憲法の改正によりその集大成がなされた。主たる改正点を以下に示す。

#### (1) 地方分権化

憲法第1条に「フランスは分権化される」旨の文章を加え、共和国は一つにして不可分であることを再確認しつつ、地方分権を図ることを宣言した。

#### (2) 州の位置づけの明確化

州が地方自治体として市町村(コミューン)及び県と同等の資格を有する事を憲法で明確に定めた。

#### (3) 補完性の原則

同条第2項に条文を追加することで、最もよくなすことができる立場の者がそれを行うことと地方団体と国の関係を規定＝補完性(サブシディアリティ)の原則を規定した

#### (4) 地方団体の財務上の独立性を保証

財務上の独立性を保障するため、地方団体は、あらゆる種類の税についてその税収の全部または一部を受受でき、自らに委ねられる諸税の税率ならびに課税標準を法律の定める範囲内で決定することが認められた。また、国から地方団体への権限の委譲にあたっては、それに必要となる財源も移譲する

ことが憲法により明文化された。

#### (5) 実験

特定の目的で、かつ一定期間に限り、実験的な性格の諸措置を法令に含むことができることを定めた

### 3.5 地方の自由と責任に関する法

1983年に制定された、「市町村、県、州及び国の間における権限配分に関する法律」(権限配分法)の改正が検討され、2004年8月に国民議会にかけられ採択された。

この中で、州への国家レベルの利益を代表しない重要インフラ(港湾、空港、運河)、県への国道管理の権限委譲が規定されている。

### 4——地方へ委譲する主な事務権限

憲法及び権限配分法の改正で定められた地方へ委譲する主な事務権限を表一2に示す。

■表一2 地方へ委譲する主な事務権限

州	<ul style="list-style-type: none"> <li>・職業教育の事業主体</li> <li>・企業向け経済開発補助金の管理運営</li> <li>・「国家レベルの利益」を代表しない重要インフラ(港湾、空港、運河)の管理運営(県、市町村との共同運営の場合もある)</li> <li>・観光関連政策の立案、遂行</li> </ul> <p>&lt;実験的な権限委譲&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・財政負担に応じた州に限り病院行政の一定の発言権を認める</li> <li>・EU基金の運営(アルザス州で実験)</li> </ul>
県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会復帰を目的とした最低収入手当て(RMI)等の収入保証手当の管理運営</li> <li>・国道の管理</li> <li>・下水道事業、廃棄物処理、観光政策での一部権限</li> </ul>
市町村	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域レベルの美術館、博物館ならびに歴史的建造物の所有者としての権限</li> </ul>

注：アンダーラインは交通に関するもの

### 5——交通関連事務の委譲方針

権限配分法の改正で定められた交通関連事務の委譲方針について以下に述べる。なお、道路、港湾、空港について具体的な移管される施設は、この方針に基づき今後検討されることになる。

#### (1) 道路

国は、道路網が全体として整合性が

保たれ、効率が良いものであるよう監視する。国道は、高速道路と国、EUの利益となる道路で、政令で10年ごとに定められる。この道路と市町村道に格下する国道以外は、付属物、附帯物と伴に、当該県と州と協議の上、県へと移管され県道となる。また、国が国道整備のため取得した土地もその道路が移管される場合には、県に譲渡される。移管は政令公布から18ヶ月以内に完了し、翌年1月1日より、サービス、権利、義務が県に委譲される。なお、移管は無償で、いかなる賠償、料料、税金、賃金、報酬の支払いはない。また、インフラの建設、運営、維持、整備、拡張の費用を補うために、政令で高速道路料金の徴収を定めることが出来る。現時点での情報では国道約3万kmの内、約2万kmが県へ移管されるとのことである。

#### (2) 空港

国が管理する空港を政令で定め、それ以外の国保有民間空港の所有権、整備、維持、管理は2007年1月までに自治体/連合体に移管される。自治体/連合体は、移管を求める空港を2006年7月1日までに申請するが、複数の申請が出た場合には、国の地方長官と自治体間で協議を行う。なお、現在自治体/連合体が国との契約に基づき使用している空港はそのまま移管される。移管対象の空港について、実験的な移管を要請出来る。移管は無償で行われる。国防、航空管制、気象、空港警察権に必要な敷地及び設備は移管されない。

#### (3) 港湾

国が管轄する重要港、地方港の所有権、整備、維持、管理は、遅くとも2007年1月1日までに、自治体/連合体に移管される。自治体/連合体は移管を求める港湾を2006年1月1日までに申請できる。複数の申請が出た場合には、地方長官と自治体間で協議を行う。移管は無償で行われる。国防、管制、気象、港湾警察権に必要な敷地と設備は移管されな

い。国は、治安及び安全保障上の業務を遂行する上で必要な設備を無償で使用できる。

#### (4) 鉄道

1970年代の初頭、地方の鉄道サービスは国、自治体が費用を負担することが確認され、計画契約の中で補助金を交付するシステムができた。この中で州は輸送計画の策定、車両の購入等、政策、財政面での輸送サービスの責任者として位置づけられた。これを踏まえて地域特性を生かした輸送サービスの提供がノール・パ・ド・カレー州で初めて行われた。

1982年に制定された地方分権法で、鉄道旅客輸送サービスは、州が運輸行政当局となって自らの責任で行い、サービスはSNCFに委託することとした。具体的には、州が、県及び市町村の意見を求めた後、輸送計画を作成し公表し、これに基づき州とSNCFは輸送協定を結ぶ。州は、その管轄内で提供される鉄道サービスの変更についてSNCFから意見を求められ、路線の営業開始または廃止、駅の新設または廃止に関しては、SNCFは関係する州、県、市町村の意見を聞くこととしている。協定に関連し、州とSNCFとの費用負担の一般的なルールに関する取り決めがなされている。営業費に関して、欠損額は、国の助成金の一部と、SNCFの分担金で償い、黒字となった場合にはSNCFの分担金の50%を上限にSNCFに返還され、残りは州の鉄道旅客輸送の再投資に充当する。一方投資費用については、車両の購入は州、電化は、SNCF10%、国40%、州50%の負担で、駐車場はSNCFが自社の用地を貸し付け整備費用は市町村が負担し州が補助、駅舎の改良についてはSNCFと州が各50%負担し整備を行う。しかし、SNCFの財政状況が悪く殆どの州で協定は締結されなかった。

その後、「国土開発整備基本法」(1995年)及び「鉄道輸送再建のためのフラン

スの鉄道線路網創設に関する法」(1996年)において権限委譲の試行実験を進めることが明記され、名乗り出た州から権限委譲の試行実験の実施することとなった。アルザス、サントル等7州を選定し、1997年から実験を開始した。実験の内容は以下に示すものである。

- ・州内鉄道旅客輸送の運輸当局を州とする
- ・州は鉄道旅客貨物の輸送計画を策定
- ・州とSNCFとの間で、サービスの量と質、両者の責任と義務を定めた輸送協定を締結。
- ・国は州と助成方法に関する計画契約を締結。補助金を交付(従来は国からSNCFに補助)

これらの試行実験は1999年で完了し、これ以降分権化は本格的に実施されることとなった。また、都市連帯及び再生法(2002)により、全ての州(イルドフランスとコルシカを除く)で、州を運輸当局とした鉄道の地域化を適用し、権限が州に委譲された。

■表—3 鉄道に関する国、州及び事業者の役割

国	州への補助金の交付 州の鉄道旅客輸送サービスの運営 車両更新/駅改良/社会的運賃の補償 全国総合輸送計画の策定
州	州内の運輸行政当局 運賃等のサービスの質を決定/ 運営費、車両購入/一部投資の実施/ SNCFとの協定の締結/ SNCFへの助成 州総合輸送計画を策定
鉄道線路 事業公社 (RFF)	SNCFへ線路の貸し付け 施設の保守、安全、輸送及び運転の 管理規則の策定
(新)フラン ス国鉄 (SNCF)	施設の保守、安全、輸送

#### 6— 財源の移譲

権限委譲に伴い、財源の移譲も行われている。1972年に実施された州の公施設法人化にともない、自動車免許税が州へ移譲された他、既存の国税と地方税(不動産譲渡税、自動車登録税、不動産保有税、住民税、職業税)に対する付加税を徴収する権限を州が得ている。

そして1983年に制定された権限配分法により自動車登録税が州へ(1983.1)、自動車税が県へ(1984.1)移譲された。また、登記税(非居住不動産1984.1より、居住不動産(1985.1)と土地公示税(1985.1)が県へ移譲されている。そして、2003年の憲法改正以降、石油産品内国消費税(TIPP)の一部を州及び県へ移譲することが検討されている。なお、営業用ディーゼルに関しては、運輸会社間の公平な競争を阻害するとの指摘がEU委員会からあり断念した。また、保険契約税を県へ移譲することも検討されている。

自治体の自主財源比率を高めることが2003年の憲法改正で規定され、その方向に沿い財源も地方が自由になる形で移譲の議論が進んでいる。しかし、現在では交付金、補助金による財政移転が多い。わが国の分権化の中でも国と地方間の主要な論点となっているが、権限の委譲に伴う規模の財源以上がなされていないという不満が地方自治体にある。権限が市民に近いところに委譲されたことで、市民のニーズが行政に伝わりやすくなり、その結果事務量が全般的に増加するという予想されない事態も発生している。今後、事務の移管に見合う財源移譲が行われるかが課題である。

#### 7— まとめ

以上述べたように、先進国でわが国と並び中央集権制度を採用していたフランスでは、地方自治体への権限委任ではなく委譲が大胆に行われている。EU内部での競争が、近年年間から地域間、都市間競争に変化しており自治体の自主的な運営無くしては競争できないという危機意識が分権政策のインセンティブとなっているようである。わが国の各地域や都市が、中国をはじめとする東アジアの各地域との競争の中で持続的な成長を続ける観点からも地方分権

のあり方について考えることが重要である。今後も引き続き情報を入手し分析を続けてゆきたい。

## ■ コメントの概要

### 1— テーマ全般において

私が運輸政策研究所に在籍した7年前と比較してフランスにおける地方分権の動きが様々な形で具体化されていると感じた。特に、レジオン(州又は地域圏)の役割について当時は権限委譲の動きはあったが、現実は伴っていなかったのが実態であった。

### 2— フランスの政治状況

フランスにおける最近の政治に関する状況は、2002年のシラク大統領の再選に伴い、保守と左派の保革共存(コアビタシオン)から保守政権に代わるといふ動きがあった。この政権交代に伴い、交通を所管する公共事業省の大臣や副大臣も共産党から右派に移った。その結果、行政と経済全般において、民営化の動きが再び本格化してきている。交通分野にとどまらず電気、通信などの公社の民営化の動きが起こっている。

### 3— 航空分野の動向

エールフランスグループとスイスエアーグループにおいて、フランス国内の航空会社の合併吸収競争が行われていたが、スイスエアーグループが破綻し、エールフランスの寡占状態となった。また、アイルランドを拠点とするライアン航空や英国を拠点とするイージージェットなどの格安航空会社の新規参入もあった。こうした動きを背景として、エールフランスにおいては、2003年に民営化に関する法案が可決されてから、民営化の動きが本格化している。

シャルルドゴール空港は、1994年にTGVの駅ができ、高速鉄道ネットワークと航空ネットワークがリンクした。また、

2000年に滑走路が4本となるとともに、継続的にターミナルの拡張を展開している。同空港は、ヨーロッパのゲートウェイとして発展しており、こうした動きの中で、空港の民営化の動きも出てきている。

また、シャルルドゴール空港やオールリー空港は、騒音問題等から発着回数枠があるため、航空需要の増大に伴って、1996年に首都圏第三空港構想が打ち出された。当初、第三空港は、パリの南西80kmのところにあるポリビエに建設されるはずであったが、2001年に政権が代わりパリの北130kmにあるショルヌに計画が変更となった。しかし、現在のラファランス政権の下では、この計画も白紙に戻された。

### 4— 鉄道分野の動向

2001年6月にTGVの地中海線のバランスマルセイユ間が開通した。これにより、パリマルセイユ間が4時間20分から3時間20分に短縮された。航空と鉄道の輸送割合について、開通前は、航空6に対して鉄道が4だったが、開通後に鉄道6に対して航空が4と逆転した。

### 5— 都市交通の動向

環境を重視した政策として、ストラスブルグをはじめとする各都市において、トラムウェイの整備が行われている。また、こうしたハード整備の他に、車を利用しないカーフリーデーを設けて、公共交通料金を無料にしている日もある。地方分権との関係では、パリ市を中心とした交通網の管理をパリ交通当局が行っていたが、交通網の管理をイル・ド・フランス州に広げ、現在は、イル・ド・フランス交通当局として行っている。また、パリ市においては、国が相当な関与をしていたが、国の関与のあり方を見直す動きがある。

### 6— テロに関する動向

今回の地方分権の話とは離れるが、

テロに関するフランス国内の状況について述べたい。

航空においては米国で、9.11のテロが起こった翌月に、航空会社に対し、米国が空域を封鎖したことに伴う補償として、合計3億ユーロの緊急支援計画をフランスの担当大臣が発表している。また、旅客への手荷物や検査の強化などの検査強化に対する財政支援や航空保険分野に対する支援も行っている。テロに備えた保安費用の増大に対して、空港税や民間空港税の引き上げなども行われた。海事関係では、2002年10月にイエメン沖合でフランス籍タンカー「ランブル号」が爆発したが、この事件を契機として、フランスからはIMO(国際海事機関)の場で様々な提案を行っている。

## ■ 質疑応答

Q 中央から地方への人員の移動は具体的にはどのようになっているのか。

A 教育関係者の移動が最も大きくなされている。カリキュラム作成や教員給与の支払いが国が行っているが、それがほとんど地方に移る。ただし、地方公務員の組合員の規定がまだはっきり決まっていないとのことであった。交通関係では、国道を管理する人たちが地方に移る。

Q 国道整備開発法がフランスで整備されたようであるが、これは地方分権とは違う方向ではないのか。

地方レベルへ委譲するものとしては国家レベルの利益を代表としないインフラだということだが、実際に地方に移管されるインフラが分かれば教えてほしい。

フランスでも民営化の話は出てきているのか。

A 国道については10年毎に政令に基づいて定める。空港、港湾については、自治体が申請して問題なければ

地方管理になるとのことである。

地方分権化と民営化はそれぞれ進めていくべき重要な政策課題である。

A 国道整備開発基本法の改正された中では、県や州といった自治体との協議を経て国道整備を進めていくと定められており、地方分権の流れとなっている。

この法律は1995年に制定されて以来、国土計画の基本となっている。個々のモード毎に整備計画を定めるのではなく、交通のみならず、文化、教育、衛生、農村整備、エネルギー等も含めて8つの分野をまとめて総合サービス計画として進めていくことになっている。

シャルル・ド・ゴール空港を管理しているA.D.P.(パリ空港公団)は、パリ首都圏の14の空港を管理している公団であり、民営化の動きがある。空港を管理していく組織のあり方としては、関係する自治体(州、県)、国の関係者を一同に集めて組織していく動きがある。

Q 港湾利用に関しては商工会議所が絶大な権限を持って行っていたという例もあるように、フランスだから中央集権、ドイツ、イギリス、アメリカだから地方分権といった一律的な見方はどうなのか。

A 商工会議所では港湾のみならず空港についても受託事業をたくさん行っているようである。様々なケースを勉強していく。

Q ドイツでは、地方の各都市をスムーズに結びつける地方分権のツールとしてアウトバーンと連邦鉄道を整備し

ていった。一方フランスでは、高速道路及びTGVへのアクセスが50kmあるいは45分以内で可能ということを持ち出したのは、地方分権をこれから進めるといふことと直接的な結びつきがあったのか。

パリの環状道路を無料にしたことが誤りであった、ロードプライシングを活用した方がパリのためには好ましかったという考えは最近でもあるのか。

A 交通空白地帯を作らないという考え方は、1982年に地方分権化法が導入されて以降だと思いで流れを汲んでいると思う。

A 国内交通基本法が1982年に出来たときに国の役割が定められている。国土開発基本法においても国土の均衡ある発展という観点から、国道、鉄道を整備していくという流れがあると思う。

A パリ第2環状道路のミッシングリンクのところを有料でやるようであるが、今後は都市内の高規格道路を有料で積極的に活用していくようである。サービスと料金を結びつけて、適切な水準にしながらコントロールしていくようである。

Q レジョンの市長は選挙で選ばれるのか？

A レジョンもデパルトマンも、共に長に匹敵する人が2人ずついる。一人が国が選ぶ地方長官であり、もう一人が県知事に相当する県議会議長であり、州知事に相当する州議会議長である。知事さんは現在は間接公選制であり、議会の議員から互選で選ばれる。以

前は国が選ぶ知事一人であった。

C フランスの国土開発は、反地方分権的な動きと解釈されがちで、日本での全総に基づく大規模プロジェクトと単純比較されがちであるが、日本よりはるかに環境問題に気を配り、プロジェクト自体が時限計画で行われてきており、日本と性格が異なっている。単純に日本の国土開発の戦後の歴史とフランスのやり方を比較するのは科学的ではない気がする。

Q 分権化をするときに国の機関である交通機関についてはどのようにしているのか。例えば、国としての鉄道行政はどのようにしているのか。

A 鉄道に関しては、EU全体の上下分離をしてフリーアクセスというルールがあって、地方サービスについては別途各国が行ってよいとなっている。フランスの場合は、地方にはほんの少しの人しかいなくて、実質的にはSNCFの人が、インフラ会社にも行き、中央官庁とも関係を持っている。道路に関しては全て地方に引き渡すということが原案になっているが、中央から優秀な人たちが地方に来ると地方の人たちの職が危うくなるということで組合が反対しているようである。鉄道については、鉄道・運輸機構のホームページに、10年以上に渡って調べてきている各国の幹線鉄道、地方鉄道について地方分権化法で何が変わったか報告がされている。

注

注1) フランスの地方分権は現在進行中であり、状況は日々変化している。従って、最新情報と異なっていることもある。また、誤りもあるかもしれないがご容赦いただきたい。