

Angers

フランスにおける交通政策の特徴と論点

流通経済大学経済学部 板谷和也

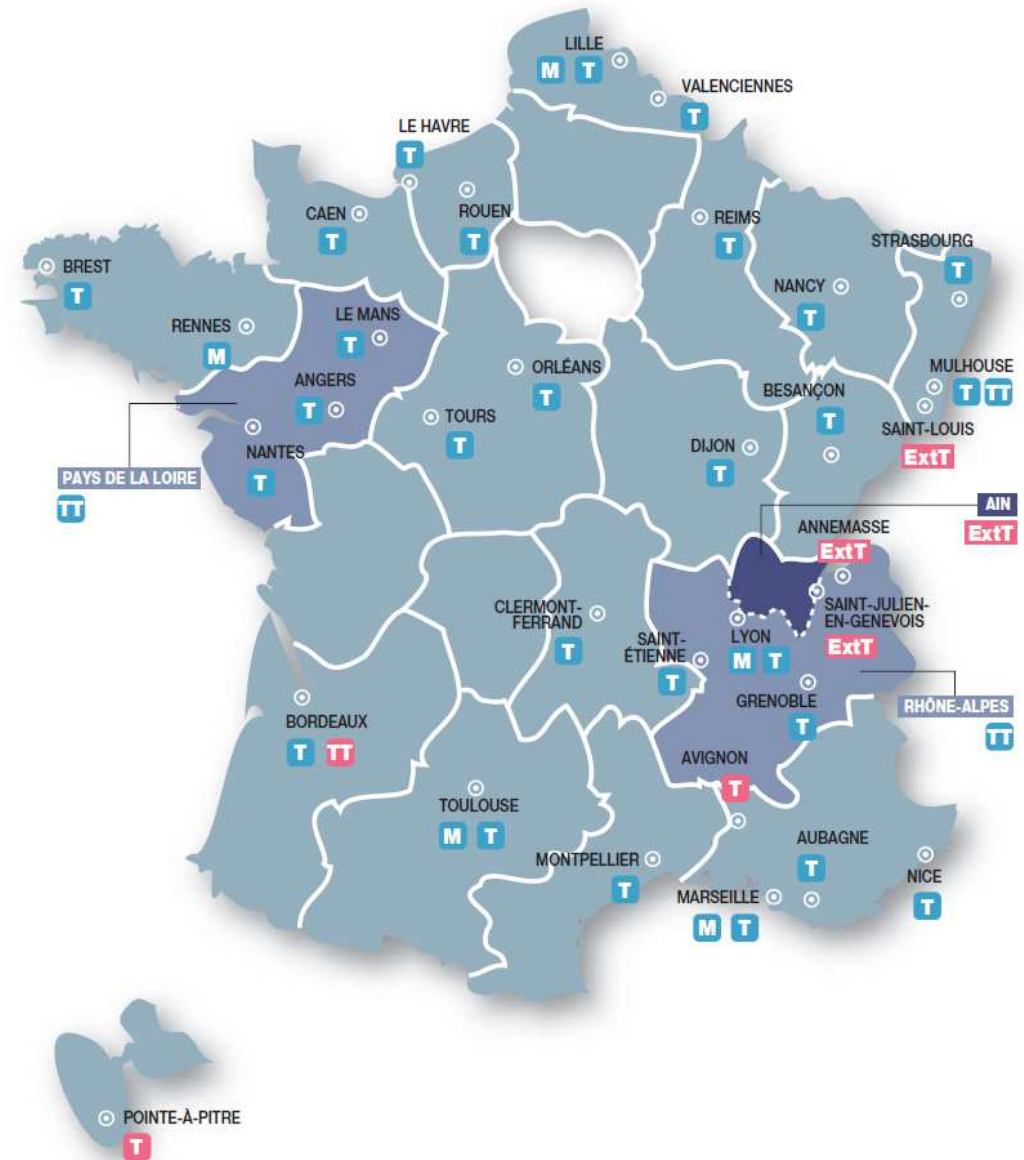
第4回エコモビリティ勉強会

於交通エコロジー・モビリティ財団

2026/03/10

フランスの軌道系交通

- フランスでは軌道系交通の新規整備が盛ん
- 31都市で新規導入され営業中



フランスの軌道系交通



自動車を取り巻く環境変化

- 電気自動車・燃料電池自動車の普及へ
- 自動車以外の交通手段の活用
 - 自転車専用道・自転車レーンの整備
 - バスレーンの増設
 - 自動車進入禁止地区の増加
- 特に都心部で、自動車以外の交通手段の魅力向上

自動車を所有しなくても生活できる環境の構へ築



本報告のねらい

- 都市圏レベルを対象とした、フランスの交通政策の概要紹介
- 法、計画、財源、契約、合意形成など
- その特徴と、政策の成果として実現しているまちの状況
- 過去の経緯も含める（過去の状況紹介も）
- フランスの交通政策のうち日本で勉強すべき論点の提示
- （最新の状況については十分な紹介となっていません）

公共交通政策を進める制度・施策（都市圏レベル）

- 法（LOM：モビリティ基本法）
- 組織（AOM：モビリティ政策局）
- 財源（VM：モビリティ負担金）
- 契約（コンセッション：PPP）
- 合意形成（コンセルタシオン、公開事前調査）
- 道路（交通安全・歩道の魅力向上）
- 運賃（利便性向上策）
- 環境（温室効果ガス削減）
- 自転車（都市型レンタサイクル・自転車レーン）
- バリアフリー（段差解消）

フランスの国内交通基本法

- Loi no.82-1153 du 30 décembre d'Orientation des Transports Intérieurs・LOTI(国内交通の方向づけに関する法律・国内交通基本法)
 - 1982年制定、1996年、2000年等に改訂
 - 2010年、「交通法典(Code des transports)」に移行
 - 2019年、「モビリティ基本法(Loi d'Orientation des Mobilités: LOM)」に発展的移行
- 特徴
 - フランス国内の全交通手段に関する基本法
 - 交通権の明文化
 - 社会的経済性を用いた評価の義務化
 - 漸次的な改訂

LOTIの制定経緯

- 1970年代：フランス国鉄（SNCF）の経営危機・1983年以降の事業方針について定める必要性
- 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
 - この中で、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た
- 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

フランス社会党の選挙公約(1981年)

- 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

交通権(第1条、第2条)

- 定義

- 全ての人の移動する権利
- 交通手段選択の自由
- 貨物輸送に際して認められる権利
- 利用できる交通手段とその利用方法に関する情報を得る権利

- 目的

- 誰もが容易に、低コストで、快適に、同時に社会的コストを増加させないで移動することの実現

- 表現の工夫

- 「交通権が保障されれば、利用者のニーズを満たした交通体系が実現する」
- 交通権を「保障」しているわけではない

- 冒頭の表現

- 「国内の交通は、経済・社会・環境の面で社会的に最適な状態を保ちつつ利用者のニーズを満たさねばならない」

LOTIの改訂

- 制定以来、30回近くにわたる改訂が繰り返された。大きな変更は
 - 1996 (大気とエネルギーの合理的な利用に関わる法律・Loi no.96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie)
 - 都市交通において、計画策定義務(10万人以上の都市圏)
 - 計画目的の明文化(「自動車交通の削減」等)
 - 2000 (都市連帯再生法・Loi no.2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains)
 - 異なるレベルの行政間の協力規定
 - イルドフランスにおける計画決定に際しての、住民参加プロセスの適用義務
 - その後、交通法典・LOMへの移行

LOTIの一般原則

- 1) 交通権
 - 全ての人の移動する権利を保障する方向で政策展開しなければならない
 - 全ての交通政策の基本
- 2) 地方分権と総合交通
 - 地域の交通は、その地域が責任を持つ
 - 各交通モードが協力し、総合的な交通政策を行う
- 3) 労働と安全に関する規定
 - 適正な労働状況と、安全な運行とはセットで考えられている
- 4) インフラ整備
 - 社会的費用の考慮、事前・事後評価の義務づけ
 - 財源は行政側の責任で確保
 - 受益者の負担を明文化
- 5) 議論の枠組み
 - 国と地方に、それぞれ交通委員会を設置
 - 交通問題について議論し解決するための場を設置することが重要であると考えられている

LOMにおける施策の特徴

- 積極的・大規模な投資
 - 約140億ユーロ/5年規模（年4000億円以上）
 - 主要な投資対象は鉄道（インフラの維持・管理、高速化、高頻度化、鉄軌道の新設等）
- 新しいモビリティ・サービスの導入
 - デマンド交通、相乗り、シェアリング（自動車、二輪車、自転車等）、自動配車システム、自動運転
 - ICT活用（交通手段の検索、決済等）、オープンデータ化の推進、運賃制度
- 環境にやさしいモビリティへの移行
 - 電気自動車、自転車、相乗り等の優遇、カーボンニュートラル実現へ

モビリティ政策局 (AOM)

- AOM: Autorite Organisatrice de la Mobilité
- 行政側の公共交通担当部局 (市役所の交通政策課)
- AOMの役割
 - 交通インフラの整備・運営
 - 交通規制とその適用コントロール
 - 交通に関わる情報提供
 - 都市交通政策の策定
 - 運営会社の決定、各路線の運行間隔、車両の種類、運営企業の選択、契約手続き、運営技術、運賃等
 - 都市モビリティ計画PDMの策定
 - 資金調達と投資

AOMの例(オルレアン都市圏)

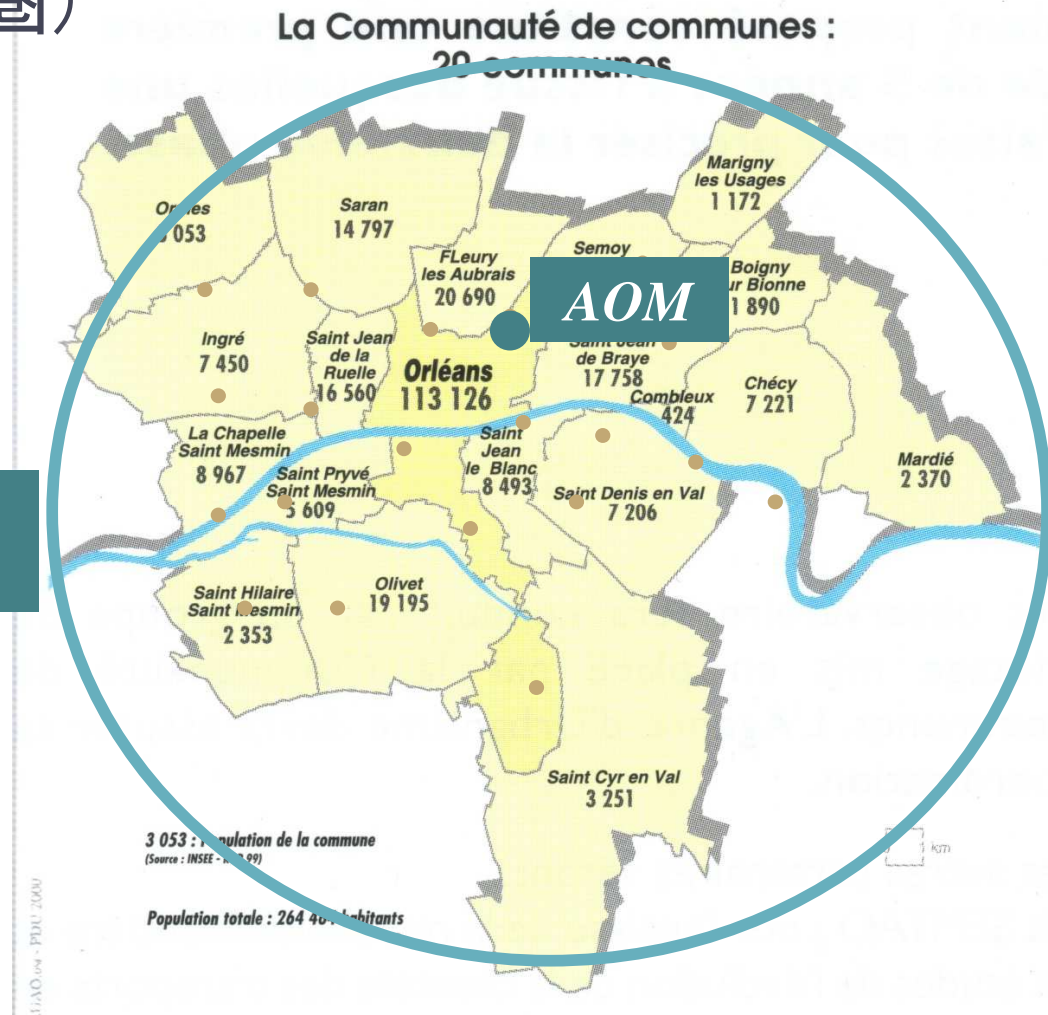
各コミューンはそれぞれ議会と行政組織を持っている

複数コミューン間の協力が必要な政策に関しては、各コミューンが広域連合を組むことで対処している

Communauté d'Agglomération
Orléans Val de Loire

この広域連合の中の、独自財源を持った都市交通担当部門がAOM

広域連合はコミューンと別に議会と行政組織を持っている



都市モビリティ計画(PDM): 旧PDU

PDU Plans de Déplacements Urbains

PDUの概念

- 都市圏内の全ての地域に関する
全ての交通に関する計画

PDUの内容

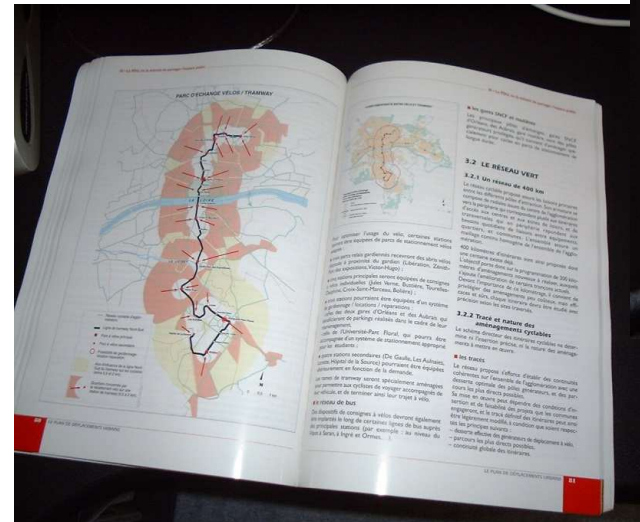
- 対象都市圏の将来像・その実現
のためのプロジェクト案・交通政
策の原則

PDU策定義務

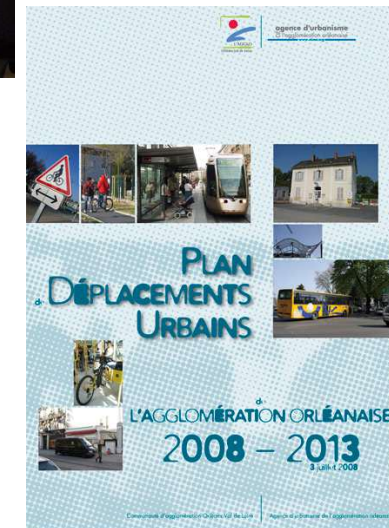
- 人口10万人以上の都市圏

PDUの目的

- 自動車交通の削減
- 交通の合理化
- 交通手段の一体的な整備・運営



PDU第1版



PDU第2版

LOTIとPDUの経緯

1982年	LOTIの経緯 制定	概要・背景 交通権・社会的効率性重視
-------	---------------	-----------------------

PDUについては概念の提示のみ

80年代	PDU策定開始	パイロット都市圏の指定 策定すると補助金が出る等
------	---------	-----------------------------

1986年 80-90年代	補助廃止・縮小	組織・具体像不在・策定義務なし PDUなしの交通政策 公共交通赤字・環境悪化
------------------	---------	--

LAURE法の制定でLOTI改訂

1996年	PDU大改訂	具体的内容を規定
-------	--------	----------

フランス地方都市の交通財源

経常部門収入(全AOM) 上から

- 国の補助: 設備省による補助
- 一般財源: 地方税、国の一般の補助金(DGDやFCTVA等)
- VT(交通負担金)
- 運賃収入: 実際にはAOMに入らない収入だが、金額を契約で規定

(単位: 100万ユーロ、イルドフランス州を除く数値)



出典: GART "L'année 2013 des transports urbains" p12

モビリティ負担金 (VM: Versement Mobilité)

- 「交通税」あるいは「交通負担金」
 - 課税対象: PTU内に立地する従業員9人以上の法人
 - 課税標準: 給与総額
 - 制限税率: 場合によって異なる(最高2.50%)
 - 使途: 都市交通全般(AOMが決定)
-
- 1974年創設・当初は通勤対策に対してのみ支出可
 - 1982年の制度改正以降、現在は運営費にも整備費にも用いることが可能になっている

2025年以降、州(Region)も導入可能に。最高0.15%

都市交通区域(PTU)と交通負担金(VT)

VT (Versement Transport)

- 一般に「交通税」あるいは「交通負担金」と訳される
- PTU内の公共交通に関する目的税
- 課税対象: PTU内に立地する従業員9人以上の法人
- 課税標準: 給与総額
- 制限税率: 場合によって異なる(最高2.50%)
- 徴収主体: URSSAF
- 1974年創設・当初は通勤対策に対してのみ支出可
- 1982年の制度改正以降、現在は運営費にも整備費にも用いることが可能になっている
- 運営補助→計画実現のための投資

PTU (Perimetre des Transports Urbain)

- PDUの対象となる都市圏をPTUといい、「都市交通区域」と訳す
- その指定方法は、任意。申請に対して許可する方式
- 市町村単独でも、複数市町村の連合・組合でも、異なるレベルの地方政府による組合でも、いずれも可能
- 各PTUに、都市交通に関する責任を負い政策を実施する主体としてのAOTUが必要
- 一般に当該PTUを構成する市町村or組合or連合がAOTUとなる

VTの成立・改定の経緯

	VTの経緯	背景
1971年	パリ圏に導入	自動車依存の弊害が顕在化
1973年	全国的に導入	パリでの好結果を受けて

使途は「通勤対策」優先。低運賃政策の穴埋め

70年代		公共交通サービスの向上
1982年	用途・対象緩和	公共交通局の権限拡大

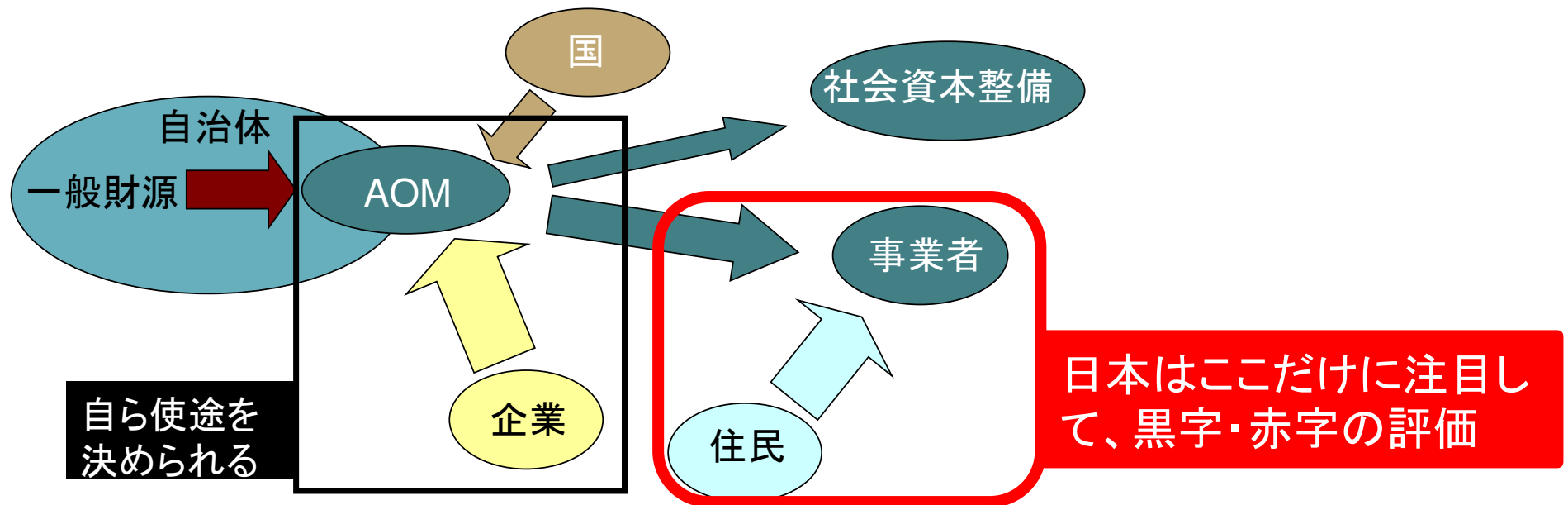
公共交通全般に使用可能

80年代		投資額の増加
		経営改善できずサービス低下
1996年	PDUとの連携	中長期的な公共交通計画に準拠

都市交通全般に使用可能

都市交通関係財源制度の概要

おおまかに図示すると以下のようなになる。
AOMが使途を決められる財源が存在することが重要。



官民協力(PPP)

- PPPの種類

- 直営(公営)
- 部分委託
- 民設公営
- 公設民営
- PFI(民設民営)
- 民営化

- 官民の役割分担の方法によって、さまざまな方式がある

- 公設民営

- 多額の資金を要する施設や車両は公(自治体)が所有・更新し、民間事業者はその運営のみを行う
- 施設にかかる不採算を改善

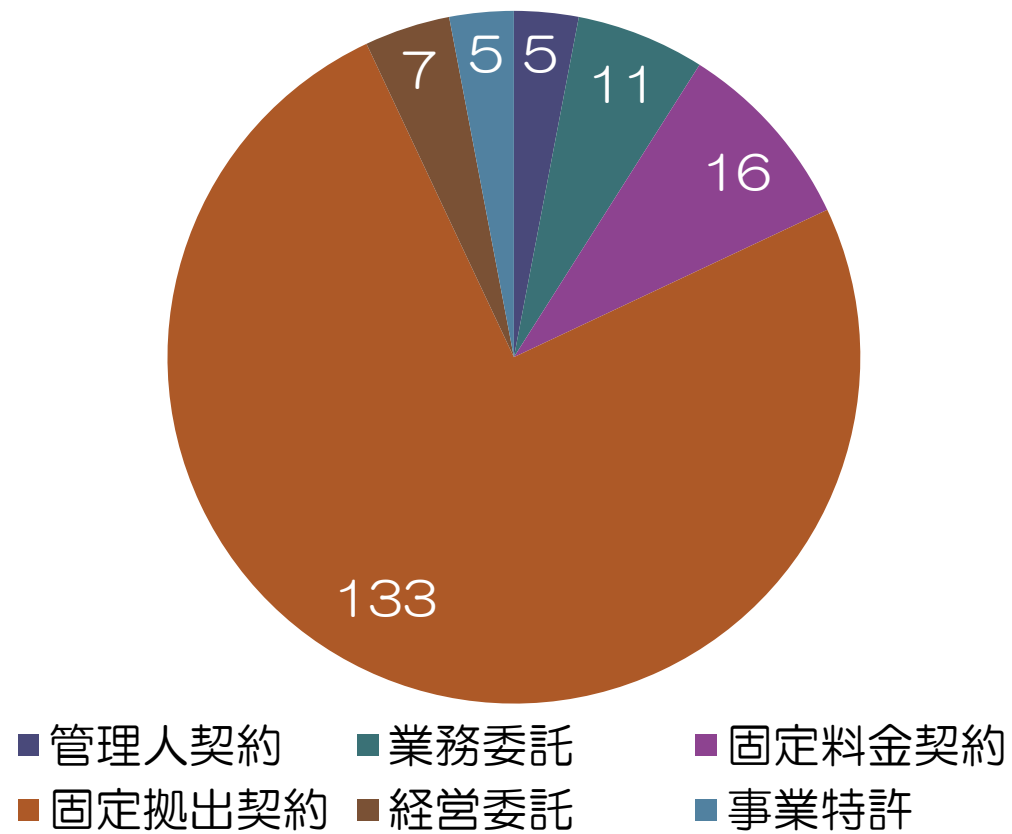
- PFI

- 民間事業者が独占的に事業展開する権利を得て、全て民間事業者が行う
- もともと黒字運営可能な場合に、公営の欠点を埋める

契約の種類と特徴

- 管理人契約 (Gérance)
 - AOM側が全てのリスクを負い、事業者は契約に従って日常的な運営・管理業務のみを行う
- 業務委託 (Régie intéressée)
 - 管理人契約とほぼ同じだが、事業成績に応じてボーナスが得られる仕組みが加わる
- 固定料金契約 (Gestion à prix forfaitaire)
 - 運賃収入はAOTUのものとなり、補助額は契約時に定められた想定総費用額となる。費用削減をすると利益が出るが、運賃収入の増減は事業者の利益と関係がない
- 固定拠出契約 (Contribution financière forfaitaire)
 - 後述の経営委託と同じ枠組みだが、施設整備にかかるリスクは全てAOMの責任となる
- 経営委託 (Affermage)
 - AOMは施設の建設を行い、事業者はそれをリースして事業を行う。補助額は契約時に定められた一定額であり、事業状況がよければ利益を出せる
- 事業特許 (Concession)
 - 施設の建設、管理、運営等について全ての責任を事業者側が持つ契約方式である。補助額は経営委託の場合と同様、契約時に定められた一定額となる

契約の種類と特徴



契約の傾向からの考察

- フランスの都市交通における契約の特徴は
 - AOMが「**定額の補助を出す**」ことで
 - 交通事業を成立させ、いわば「**市場を創出**」している
- この市場は、表面的には一社独占なので複数の事業者による競争は見られないが、「**入札の段階で競争**」しているうえ、事業者ではなく「**他のモードと競争**」しているので、落札した事業者は、顧客獲得に向けた努力を怠ることはできない
- **交通事業が赤字**であることを前提とした、フランスの国情に適したスキームといえそう

2026/03/10

27



Orleans 2003

2026/03/10

28

Orleans 2015



フランスの意思決定プロセス

- 1983年以降、議会における意思決定過程に住民参加手法が取り入れられてきた。
- 公開事前調査－Enquête Publique
- 事前協議－Concertation Préarable
- 公開協議－Débat Public
- 住民投票－Référendum Local
- これらの手法を取り入れつつ、最終的な意思決定は議会が行う
- 基本は「情報開示」と「意見聴取」
 - 国を挙げての地方分権化政策が行われており、地方政府が地域の実情に即した計画を策定し実施できるよう権限の委譲が行われた際に、実施の義務を法制化することで負わせた。
- 住民意見は重要な要因だが、計画策定自体は行政側で行う
 - 地方分権化政策の進展に伴って、国と地方ははっきりと役割分担をしたが、行政側と一般住民の間でも役割分担がしっかりと決められていると考えられる。

事前協議 (Concertation Préarable)

- 日本ではコンセルタシオンという名で紹介されている。
- 計画策定の全段階において実施される。
- 国家的プロジェクトから都市圏レベルの開発計画まで、地域住民の生活に影響があると考えられる規模の計画全てに対して実施が義務づけられている。
- 対象や実施方法についての規定はない。
- このため、「事前協議」と称される活動は、極めて広汎にわたる。
- 利害関係者や一般の住民に対し、計画に関する情報を随時提供し、理解を深めてもらう努力を義務づけているといえる。

事前協議の事例



パンフレットの例



展示会の例



一般向け説明会の例(鉄道駅にて)

公開事前調査(Enquête Publique)

- 計画段階の最後、議会での討論・議決に先立って行われる住民対象のアンケートである。
- 計画案を一般に広く公開するとともに、役所での面接調査等で意見を聴取し、第3者の専門委員会が取りまとめ、文書として議会に提出される。
- 地方議会の議員が、全ての案件に関する専門的な知識を持っているわけではないということを前提に、審議する対象案件を分かりやすくまとめ、それに対する住民意見を記載した文書を作成する。そして、議員はそれを読んで概要を把握し、意思決定するというプロセスである。

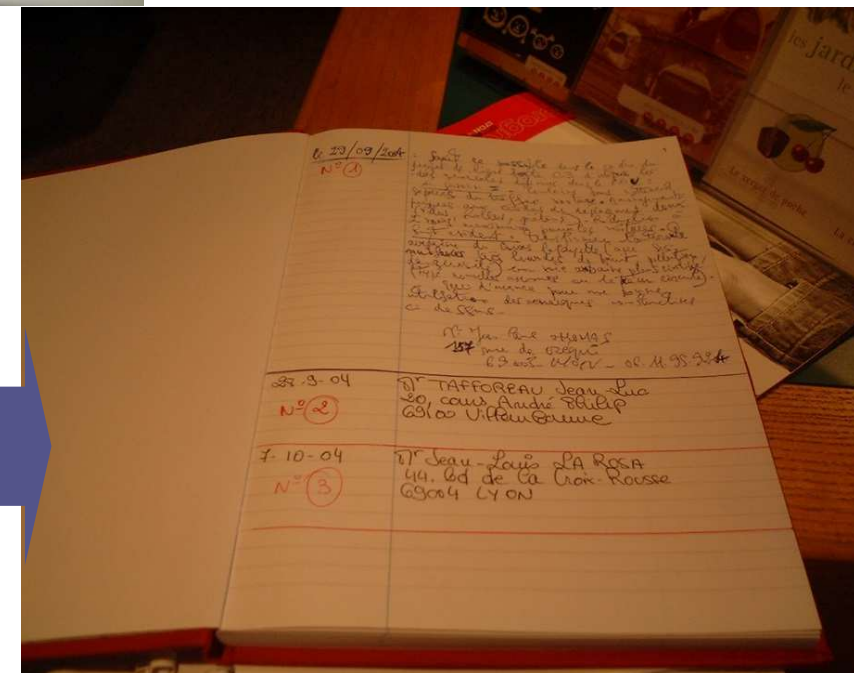
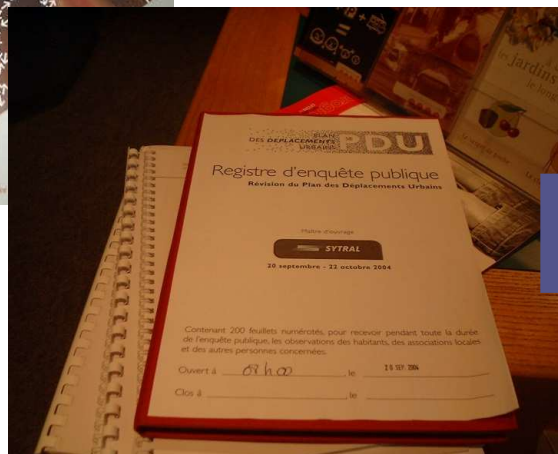
公開事前調査の事例



意見聴取用ノート



配布パンフレット



ストラスブール： 人間優先の都心部

都市中心部で自動車を進入禁止とし、公共交通機関と自転車と歩行者のみが通ることのできる道路を創出した。



2015年



2003年

2026/03/10



ストラスブールのゾーン30

2026/03/10

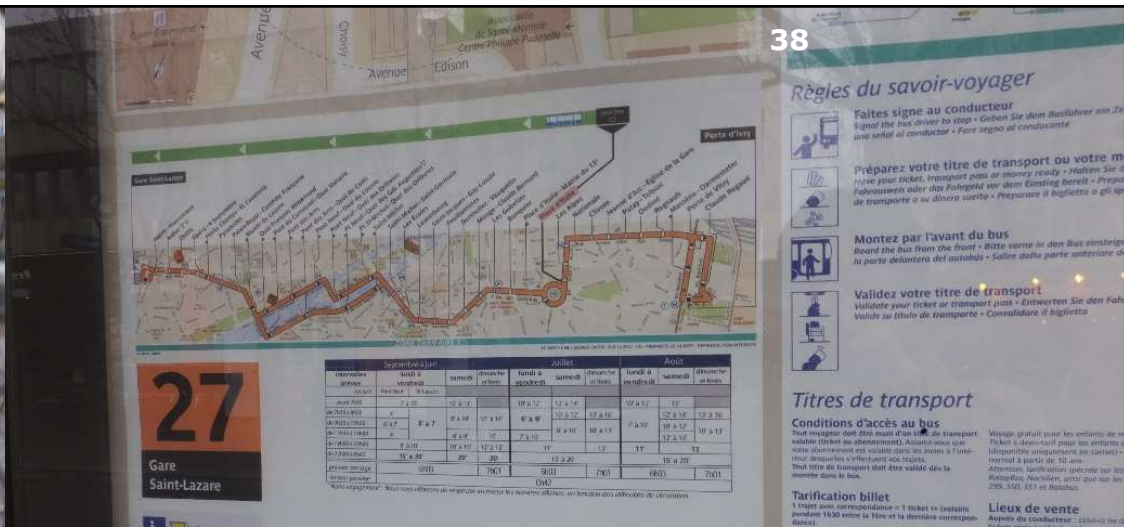


ストラスブールのパークアンドライド

運賃の決め方と支払方法

- きっぷの種類：
 - 一回券
 - 一日券
 - 一週間券、一か月券
 - 一年券 など
- 割引：
 - 25歳以下と64歳以上
 - 低所得者向け など
- 運賃水準：
 - クルマと競争可能な水準
 - 駐車場代とセットの運賃も
- 原則として改札なし
 - 有効なチケットを持っていることが前提
 - 抜き打ちの車内改札あり
 - 罰金は高額(日本円で数万円)
- 政策のねらい
 - 低所得者も移動可能に
 - 乗降をスムーズにして速度向上
 - わかりやすい制度

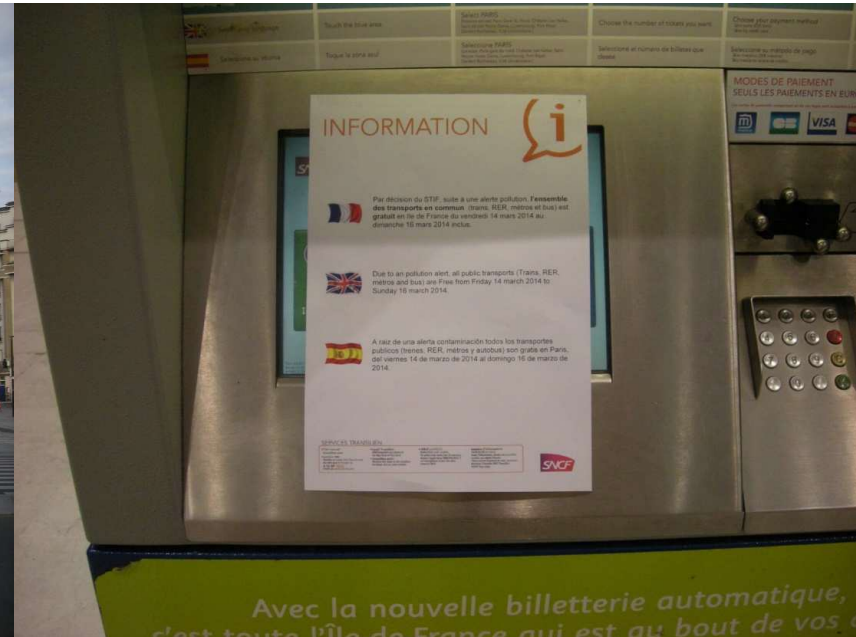
2026/03/10



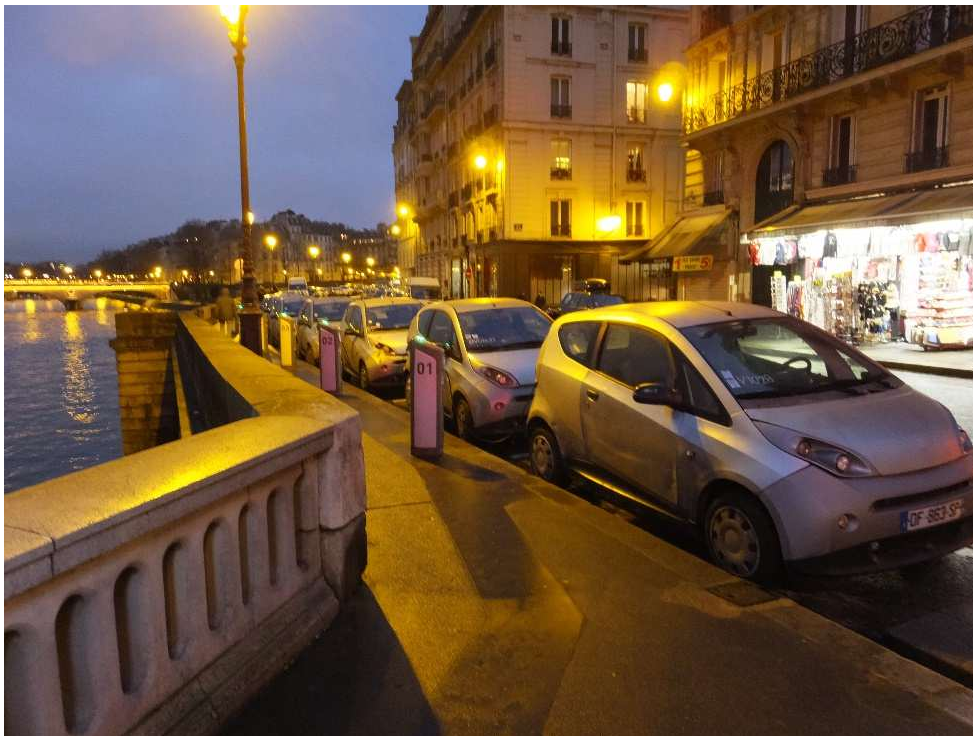
ストラスブール・パリの運賃支払・情報提供

環境対策としての運賃無料化

- 温室効果ガス削減
 - 公共交通運賃無料化
 - パリ市が方針決定
- きっぷの自動販売機に張り紙
 - 「大気汚染のため3月14日から16日まで無料で運行中」
- 自動改札が全て開放



電気自動車の採用



2018年に廃止となったパリの
Autolib(電気自動車シェアリング)



電気自動車を用いたバス路線

パリとストラスブールの 自転車施策



都市型レンタサイクルVélib'(ヴェリブ・パリ)

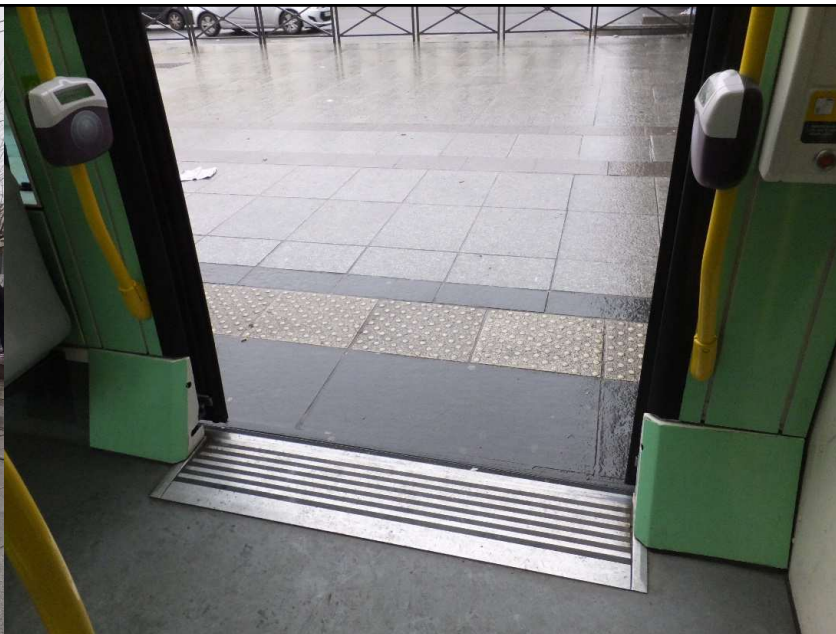


バスレーンのバスと自転車の共用(パリ)

自転車専用レーン(ストラスブール)



2026/03/10

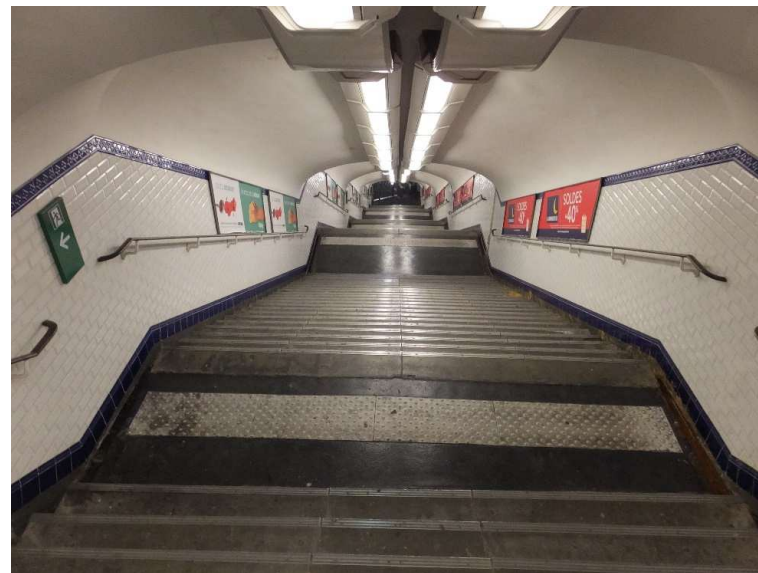


42



フランス(パリ)の段差解消

地下鉄駅:
「段差解消はムリ」



おわりに

- フランスの公共交通政策

- 赤字前提・財源の確保、公的機関の関与・計画策定、多主体の参加
- 地方政府が、予算と権限を持って独自の施策に取り組む
- 専門家が官民の双方に存在
- 環境政策として公共交通等に投資することに対するコンセンサスあり

- 日本の公共交通政策

- 黒字・営利事業が前提という考え方がベース
- 事業者の活動を地方政府が支援
- 地方政府の選択肢(財源、政策内容、等々)不足
- 国民全体としての意識不足(無意識のクルマ依存)



ご清聴ありがとうございました

(連絡先)
itaya@rku.ac.jp

Angers