

フランスにおける都市交通政策の担当組織に関する基礎的研究

豊田都市交通研究所 正会員 板谷 和也
豊田都市交通研究所 正会員 橋本 成仁

1. はじめに

交通手段として自動車に依存する傾向が強くなってきている昨今、環境に優しく誰もが利用可能な公共交通の実現が改めて求められている。しかし少子・高齢化の進展もあって公共交通の経営状況は決して良好とは言えず、高質なサービスを提供できているとは言い難い事例も一部に散見される。

こうした中で、公共交通を含めた交通政策の策定・実施にあたって地域が中心的な役割を果たすべきとする答申を中部地方交通審議会が出した¹⁾。今後、市町村が交通政策におけるディレクター機能を果たしていくためにはどのようなことが必要だろうか。特に、公共交通に対する各市町村の姿勢・施策に関してかなりのばらつきが見られる状況下で、どのようなことを考えていくべきであろうか。

市町村が主体的に交通政策を策定・実施して成果を挙げている海外事例として典型的なのがフランスである。フランスでは、地方分権化の進展に伴って交通政策の権限が地方に移り、PDU(都市圏交通計画)等の制度整備もあって、市町村レベルで交通政策を進める素地が整いつつある。

そこで本研究は、フランスの交通政策を行政側で担当する主体である AOTU(後述)についてその概要を把握し、日本の現状と比較することで今後への示唆を得ることを目的とする。

2. AOTU の特徴

2.1 AOTU の概要

フランスでは、都市交通に関わる政策の策定・実施等は一般的に行政が中心になって行っている。市町村(Commune, コミューン¹⁾)が単独で行う場合もあるが、市町村合併が進展していないフランスでは市町村の規模が小さいため、いくつかの市町村が広域連合を組む場合が多い。この場合には広域連合が交通政策を行う。いずれにしても行政の中に、都市交通を担当する部局

が存在し、これを AOTU(Autorité Organisatrice des Transports Urbains, 都市圏交通機構)²⁾と呼ぶ。

AOTU が制度的に確立されたのは 1980 年代に入ってから(LOTI, Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, 国内交通基本法³⁾で概念が明示された)であるが、それ以前は都市交通を包括的に管轄する部局はなく、公共交通を管轄する部局、道路を管轄する部局等いくつかに分割されていた⁴⁾。1982 年以降、それまで公共交通を管轄していた部局が AOTU となり、PDU(Plan de Déplacement Urbains, 都市圏交通計画)を策定するなど、都市交通を広く扱うようになってきた。

従って、AOTU の主な政策対象は現在でも公共交通である。フランスでも、欧米の一般的な例に漏れず公共交通の採算は取れていない。運賃収入で不足する部分を補助するのは AOTU の役割である。また PDU に限らず、公共交通の路線策定や運賃水準の設定などについても実質的に AOTU が行っている。

しかし、実際に公共交通を運行するのは、多くの場合には AOTU 自身ではなく、契約を交わした上で事業者に運営を委託するケースがほとんどである⁵⁾。

2.2 AOTU の財源

AOTU は行政の一組織ではあるが、予算的には一般財源を用いる割合が低く、他の行政部門から独立しているといつてよい。

AOTU の主な収入源は、VT(Versément Transport, 交通負担金)⁶⁾である。VT は、AOTU の担当する区域である PTU(Périmètre des Transports Urbain)に立地する、一定規模以上の法人に課される負担金であり、都市交通にのみ用いることができる(つまり、AOTU が自由に用途を決められる)財源である。この収入が大きいため、多くの AOTU では一般財源より VT による収入の方が大きな割合を示しているが、そのため AOTU は行政の他の部門に囚われずに政策を決定できる。他の行政部門から独立しているといわれるのはこのためである。

キーワード：公共交通、都市内交通、組織制度、フランス、AOTU、地方自治

〒471-0026 愛知県豊田市若宮町 1-1 TEL(0565)31-7543 FAX(0565)31-9888

もともと PTU は、VT が適用されている地域を示していた。VT は AOTU が成立する以前⁽⁶⁾からの制度であるが、当初は用途が公共交通に限定されていた。現在では用途が都市交通全般になったこともあり、AOTU が都市交通政策を担当し、計画指針である PDU を策定するが、その担当区域が PTU であり、そこから徴収する収入が VT である、という関係になっている。

3. 交通政策における行政の役割

3.1 フランス

以上を念頭に、交通に関わる各主体の関係を概念化したものが図 1 である。

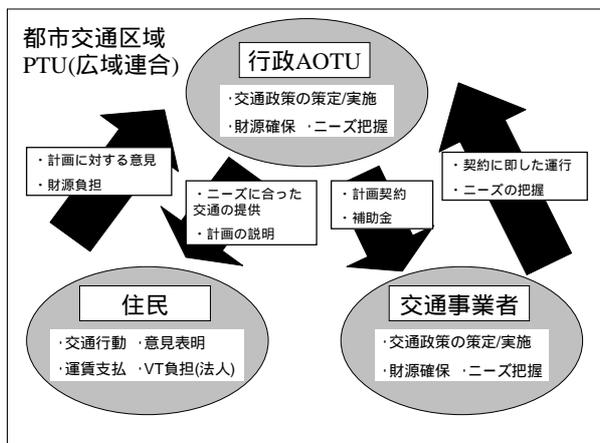


図 1 フランスの交通政策概念図

行政が中心となって、住民の意向を把握し計画を策定し、それを実行するために交通事業者との間で契約を行い、必要な財源を集めてきて補助する、という図式となっている。フランスでは行政が交通政策のディレクターとしての役割を果たしているといえよう。

3.2 日本

これに対して、現在の日本の交通政策はどのように動いているだろうか。

周知の通り 2000 年以前は、運輸は国の事務であり地方自治体に関わることは原則としてできなかった(旧地方自治法第 2 条 10 項)。従って、公共交通を管轄する部局はほとんどの場合存在しなかった。現在でも公共交通を担当する部局が企画調整部であったり総務部であったり都市部であったり全くなかったりと様々である。そのため住民意見を把握したり予算を自力で調達するといったことが実現している事例は少なく、図 2 のようにフランスと比べると、特に事業者と行政の

関係に関して課題が多い。従って今後は全市町村内に、公共交通を主体的に扱う組織が必要になるだろう。

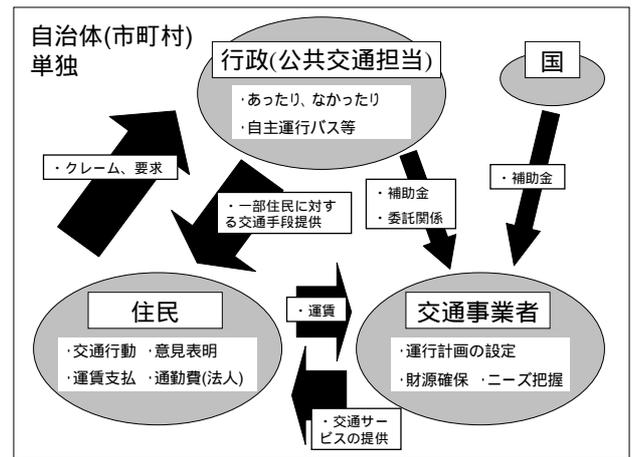


図 2 日本の交通政策概念図

4. おわりに

以上、フランスの事例を整理し、日仏を概念的に対比することで、日本における組織上の問題を提起した。今後、AOTU 及び日本の自治体に関するより詳細な事例を用いて具体的な解決策を提案したい。

注

- (1) フランスにおける基礎自治体。
- (2) 以降の略語の日本語訳については、参考文献 2)をもとにしている。
- (3) 1982 年制定。フランスにおける交通政策はこの法律とともに大きく変貌した。
- (4) 現在でも、LOTI における AOTU の概念は完全に実現しているわけではないが、PDU 策定においては公共交通に限らず自転車・歩行者交通等を含めるなど、概念に実態が近づきつつある。
- (5) 契約の内容は様々であり、事業者が多くの責任を負う場合も少なくない。
- (6) 参考文献 3)では「交通税」という表現をしたが、特定目的の財源でありまた直訳すると「税」とはいえないことから、ここでは「負担金」とした。

主要参考文献

- 1) 中部地方交通審議会(2005)「中部圏における今後の交通政策のあり方について - みんなで“創り・守り・育てる”公共交通 - (答申第 9 号)」
- 2) 板谷和也(2004)「実効性を考慮した都市圏総合交通計画に関する研究 - フランス PDU を題材として - 」(2004 年度東京大学博士論文)
- 3) 板谷和也(2001)「交通整備財源としてのフランス型交通税に関する基礎的研究」土木学会第 56 回年次学術講演会概要集第 9 部, pp186-187, 土木学会