

1. 運輸関連行政機構

(1) 最近の組織体制等

- ① フランスでは、2007年5月の大統領選でサルコジ大統領（UMP：国民運動連合）が選出され、同月第1次フィヨン内閣が発足するとともに、同年6月に行われた国民議会総選挙を経てUMPを中心とする第2次フィヨン内閣が発足した。
- ② 2007年5月の新内閣発足と同時に、中央政府の組織改変が行われ、運輸関係組織はエコロジー・持続可能な開発整備省に、観光関係組織は経済・財務・雇用省にそれぞれ移行した。エコロジー・持続可能な開発整備大臣には前経済・財務・雇用大臣のジャン＝ルイ・ボルロー氏が任命されたが、同大臣は國務大臣（Ministre d'Etat）として他の大臣よりも格上の大臣として位置づけられている。また、運輸担当閣外大臣には元農業・漁業大臣のドミニク・ビュスロー氏が任命された。経済・財務・雇用大臣には前農業・漁業大臣のクリスティヌ・ラガルド氏が、その下の消費・観光閣外大臣にはリュク・シャテル氏がそれぞれ任命された。

(2) 関係行政機関組織図

別紙1を参照。

(3) 大臣等ハイレベル交流歴

① 仏側幹部の訪日歴

仏航空総局ダヴィッド国際部長（97年2月）
AF運航ルート問題他：対応 羽生審議官
仏設備・運輸・住宅省ペロー国際経済局長（98年3月）
フランス空港インフラセミナー出席：対応 戸矢運輸審議官
仏設備・運輸・住宅省ペロー国際経済局長（99年10月）
鉄道事情に関する意見交換：対応 石川鉄道局次長
仏航空総局ダヴィッド国際部長（2001年2月）
成田第二滑走路問題：対応 内波国際航空課長
仏設備・運輸・住宅省ゲソ大臣（2002年1月）
交通に関する大臣会合出席及び日仏バイ会談：対応 扇国土交通大臣
仏設備・運輸・住宅省ブリュヌ観光担当閣外大臣（2002年3月）
観光交流促進に関する意見交換：対応 月原副大臣
仏運輸・設備・観光・海洋省デシャン次官補（防衛・セキュリティ担当）（2006年1月）
国際交通セキュリティ大臣会合への出席

② 我が国幹部の訪仏歴

亀井善之運輸大臣（96年8月）
－OECDジョンストン事務局長との意見交換
戸矢運輸審議官（96年10月）
－仏運輸省幹部との意見交換：訪問先 ピエール・グラフ航空総局長
楠木航空局次長（97年3月）
－仏運輸省幹部との意見交換：訪問先 ギヤール航空運送局長
衛藤運輸政務次官（97年7月）
－運輸事情視察：視察先 ユーロスター試乗
戸矢運輸審議官（98年4月）
－OECD事務局との意見交換
江口運輸政務次官（98年5月）
－運輸事情視察：視察先 TGV試乗
土井運輸審議官（99年4月）

- 一運輸事情視察 : 視察先 TGV試乗
岩村航空局長(2000年1月)
- 一エアバス社訪問、パリ空港公団「環境の家」訪問
羽生運輸審議官(2000年12月)
- 一交通に関する大臣会合(2002年1月、東京)に関する意見交換
: 訪問先 ペロー経済国際局長
- 羽生顧問(2003年10月)
- 一仏設備運輸省との意見交換 : 訪問先 ファレニオ観光局長
荒井外務省政務官(2003年11月)
- 一OECD事務局幹部との意見交換
洞国土交通審議官(2003年12月)
- 一OECD事務局幹部との意見交換
石原国土交通大臣(2004年6月)
- 一VJC、ジル・ド・ロビアン大臣との意見交換
洞国土交通審議官(2004年10月)
- 一国際交通セキュリティー大臣会合(2006年1月)に関する意見交換
: 訪問先 シュワ経済国際局長
- 石田国土交通政務官(2006年1月)
- 一VJC; 木造世界遺産観光フォーラムへの出席
- 丸山国土交通審議官(2006年3月)
- 一国際交通セキュリティー大臣会合のフォローアップ
: 訪問先 ルブラン防衛高級官吏

別紙 1

第 2 次フィヨン内閣 (2007. 6. 19 成立)

出典: "Bottin Administratif 2007" ほか

[1] エコロジー・持続可能な開発整備省

Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables

○ 大 臣 (Ministre) :

ジャン＝ルイ・ボルロー (Jean-Louis BORL00) : 国民運動連合 (UMP)

○ 官 房 (Cabinet) (注 1)

官房長 (Directeur du Cabinet) : ユグ・ブシージュ (Hugues BOUSIGES)

官房次長 (Directeur adjoint du cabinet)

: ベルナルド・ブリレ (Bernard BRILLET)

(注 1) フランスでは、いわゆる事務方のトップとしての次官制度はない。官房のメンバーは、大臣が外部から採用する。

○ 運輸担当閣外大臣 (Secrétaire d'Etat)

ドミニク・ビュスロー (Dominique BUSSEREAU) : 国民運動連合 (UMP)

○ 官 房 (Cabinet)

官房長 (Directeur du Cabinet) : ディディエ・ラルモン (Didier LALLEMENT)

官房次長 (Directeur adjoint du cabinet)

: ポール・ルンペルー (Paul LEMPEREUR)

: ダニエル・ブルゾー (Daniel BURSAUX)

運輸関係行政機関組織図

本省組織（2007年5月組織改正後）

事務総局

経済・国際局
研究・科学技術局
情報・通信部

人事・管理総局

法律・情報・支援局
不動産部

都市・住宅・建設総局

海事・運輸総局

鉄道・公共交通局
海運・道路運送・河川交通局
海事局

道路総局

民間航空総局

戦略・技術局
経済調整局
航空・協力計画局
安全監督局
事務総局
航空航行サービス局

道路安全交通局

[2] 経済・財務・雇用省

Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Emploi

大臣： クリスティーヌ・ラガルド(Chirstine LAGARDE)：国民運動連合（UMP）

○ 消費・観光担当閣外大臣(Secrétaire d'Etat au Tourisme)

リュク・シャテル（Luc CHATEL）：国民運動連合（UMP）

○ 官 房(Cabinet)

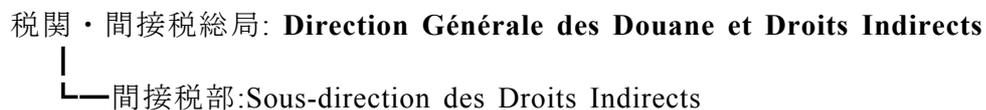
官房長：アラン・ボドン（Alain BODON）

官房課長：リシャール・シェンアロン(Richard CHEUNG A LONG)

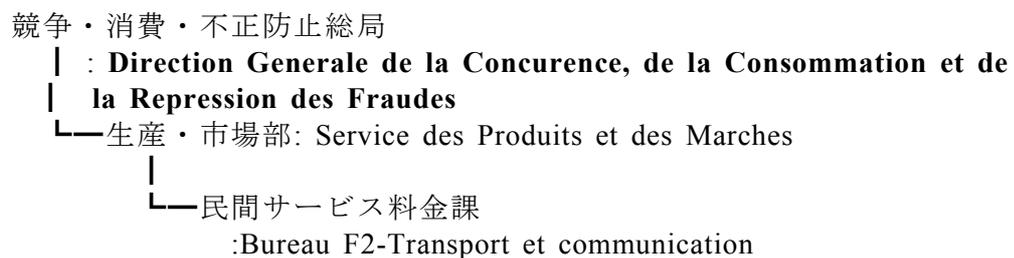
○船舶製造関係



○船舶登録検査関係



○タクシー運賃関係



※パリにおけるタクシー規制一般については、パリ警視庁

Préfecture de Police

Direction des Transports et de la Protection du Public

Sous-Direction du Commerce et des Transport

Bureau des Taxis et des Transports Publics

2. 運輸の概況

[1] 輸送実績（2003年）

出典：(1)(2)DAEI "LES TRANSPORTS EN 2003"

(3)(4)OEST "MEMENTO DE STATISTIQUES DES TRANSPORTS RESULTATS 2000"

(1) 国内旅客輸送量（2003年）

2003年は8,773億人キロで、前年の8,739億人キロから0.4%増加した。輸送モード別の輸送量、対前年比及びシェアは次のとおり。

機関	輸送量（億人キロ）	対前年比（%）	シェア（%）
自家用車	7,386	+0.7	84.2
バス	426	+0.9	4.9
鉄道	831	-1.8	9.4
航空	130	-5.4	1.5

(2) 国内貨物輸送量（2003年）

2003年は全体で3,557億トンキロとなり、前年2002年の3,545億トンキロから0.3%増加した。輸送モード別の輸送量、対前年比及びシェアは次のとおり。（トランジットを含む。）

機関	輸送量（億トンキロ）	対前年比（%）	シェア（%）
鉄道	468	-6.8	13.2
トラック	2,797	+0.04	78.6
水運	69	+0.0	1.9
パイプライン	207	+6.2	5.8

（注）国際貨物輸送のうち仏国内において国際貨物を輸送したものを含む。

(3) 国際旅客輸送量（2000年）

機関	輸送量（千人）		
	90年	95年	2000年
航空輸送	38,407	46,348	68,883
海上輸送	25,301	30,139	27,719
鉄道輸送	6,430	5,620	9,600

(4) 国際貨物輸送量（2000年）

2000年は、トンベースで見ると、輸入貨物が3億1200万トン（うちEU域外1億7100万トン）、輸出貨物が1億9680万トン（うちEU域外5280万トン）、合計で5億880万トンと前年の5億370万トンから1.0%の伸びとなった。

輸送モード別の輸送量、対前年比及びシェアは次のとおり。

[輸入]

機関	輸送量（百万ト）	対前年比（%）	シェア（%）
海上輸送	168.9	-2.5	54.1
鉄道輸送	12.1	+11.4	3.9
陸上輸送	96.0	+8.1	30.2
航空輸送	0.5	+25.6	0.2
河川輸送	5.8	+11.7	1.9

その他	28.7	—	—
計	312.0	+	0

[輸出]

機関	輸送量 (百万ト)	対前年比 (%)	シェア (%)
海上輸送	73.4	— 2.3	37.3
鉄道輸送	16.2	+13.3	8.2
陸上輸送	86.2	+5.7	43.8
航空輸送	0.5	+6.5	0.3
河川輸送	15.3	+12.9	7.8
その他	5.2	—	—
計	196.8	+2.7	—

[2] インフラ投資額 (2002年)

2003年の運輸関係のインフラ投資は、総額で約13.2億ユーロであった。この額は、対前年比で10%の増加である。機関ごとの投資額は次のとおり。

機関	(単位10億ユーロ)	
	金額	(対前年比) %
道路	8.5	+6.2
幹線鉄道	2.0	+42.8
都市鉄道・地下鉄・バス	1.2	+9.1
その他 (空港・海港・河川交通)	1.5	+0.0
合計	13.2	

(出典：DAEI "LES TRANSPORTS EN 2003")

[3] 運輸全般の特徴

フランスの面積は約55万2千km² (日本の約1.5倍)、人口は約6,218万人 (2005年)、人口密度は約112.6人/km²で我が国の3分の1である。居住可能地は約40万3千km²で、全面積の73%を占めており、我が国 (33%) と比べると居住可能地の割合が高いのが特徴である。土地利用の面から見ると、国土の6割が農地として利用されており、森林が7割近くを占める我が国とは対照的である。

このように国土が平坦で道路がよく整備されており、また、欧州大陸のほぼ中央に位置し隣接国とも陸続きであること等から、自家用車、トラックといった輸送手段が好まれる傾向にある。これまで見てきたように、輸送機関ごとのシェア、輸送量、インフラ投資などをみても、道路輸送、道路投資が大きな割合を占めている。

ただし、EU域内の高速鉄道ネットワーク計画などを見ても、今後EUレベルでのフランスの立場は重要であり、運輸に果たす役割が注目される。

[4] 主な政策動向・課題

1. フランスでは、97年6月からの社会党ジョスパン党首率いる左派連立政権下において、運輸大臣として共産党のゲソ氏 (仏国鉄労組出身)、観光担当閣外大臣は同じく共産党のドゥメシヌ女史及び同党ジャック・ブリューヌ氏の各氏という共産党色の強い体制の下で運輸行政が5年間展開された。この間、97年2月の国鉄改革による上下分離、99年2月のエール・フランスの株式公開、同年3月及び2000年12月のシャルル・ドゴール空港の3本目・4本目の滑走路供用開始といった従来からの懸案事項に一定の目途がついた。また、99年12月のブルターニュ沖のタンカー「エリカ号」事故を契機として、船舶安全対策と海洋環境の保護が注目を集めることとなった。

2002年6月からのラファラン内閣では、ジル・ド・ロビアン運輸大臣、レオン・ベルトラン観光担当閣外大臣、ドミニク・ビュスロー運輸・海洋担当閣外大臣による右派体

制となった結果、前政権と比べ主な政策動向に変化が見られる。ト・ロビアン大臣及びビュスロー運輸・海洋担当大臣は、就任早々、前政権時代の首都圏第3空港案を白紙に戻すなど、運輸プロジェクトの見直しに精力的な動きを見せている。また、前政権ではいったん延期されていた「エール・フランス航空の民営化」の動きも復活することとなった。

2005年6月からのドビルパン内閣においては、2005年8月の相次ぐ航空事故に対応し、航空安全に対する取り組みが重視され、EUレベルでの働きかけを強め、欧州航空ブラックリストの策定に至っている。

3. 航空

1) 輸送統計

(1) 貨客輸送量 (2002年)

	貨物 (トン)	旅客 (千人)
国内航空	103,637	28,271
国際航空	1,229,373	71,186

(出典: 旅客 DAEI "LES TRANSPORTS EN 2003"

貨物 OEST "MEMENTO DE STATISTIQUES DES TRANSPORTS RESULTATS 2000")

(2) 空港利用 (2003年)

フランス国内の105空港についてみると2003年は、
総発着回数 1,897,266回 (不定期及び技術着陸を含む。以下同じ)、
総乗降客数 127,764千人 (無償旅客を含み、トランジット客を含まない。
以下同じ。)

これを主要空港別に見ると以下のとおりである。

	発着回数 (回)	乗降客数 (千人)	滑走路 (m)
シャルル・ドゴール	501,582	48,008	4,200/4,200 2,700/2,700
オルリー	202,837	22,449	3,650/3,320 2,400/1,850
ニース・コートダジュール	168,828	9,124	2,960/2,950
リヨン・サンテキュペリー	113,984	5,858	4,000/2,670
マルセイユ・プロヴァンス	81,155	5,234	3,500/2,400
トゥールーズ	78,431	5,258	3,500/3,000
ボルドー・メリニャック	45,756	2,802	3,100/2,800
ストラスブール	40,046	2,038	2,700

(出典: OEST "MEMENTO DE STATISTIQUES DES TRANSPORTS RESULTATS 2003")

パリのシャルル・ドゴール空港及びオルリー空港が、発着回数で全体の41.3%、乗降客数で59.2%を占めている。また、両空港合わせて、103か国・438航空企業が乗り入れており、乗降客数で世界第6位、ヨーロッパではロンドンについて第2位である。

(出典: ADP "Rapport Annuel 2003")

2. 事業規制等航空に関する法制度

I. 航空事業参入規制

フランスでは、EU域内の共通ルールであるEU理事会3規則が国内に直接適用されている。以下、これらEU理事会規則、

- ①「航空輸送のライセンスに関する規則N° 2407/92」
- ②「EU域内の航空路線へのEU域内航空会社の参入に関する規則N° 2408/92」
- ③「航空サービスの旅客及び貨物運賃に関する規則N° 2409/92」

を、それぞれ①「EU免許規則」、②「EU参入規則」、③「EU運賃規則」と呼ぶ。なお、「域内航空」とはEU域内の航空輸送を、また、「域外航空」とはEU域内国とEU域外国とを結ぶ航空輸送を、それぞれ意味するものとする。

1. 事業免許関係

(1) 域内航空企業

① 対象企業

EU域内で設立される企業がフランスを拠点に航空事業を営む場合には、仏航空当局から「経営免許証」(une licence d'exploitation)及び安全証明に当たる「航空運送事業者資格証」(un certificat de transporteur aérien)の交付を受ける必要がある(航空法第330-1条)。例えば、英国航空の100%子会社TAT航空は、オルリー空港を拠点としていることから仏航空当局が当該証書を交付する。

② 免許当局

a. 経営免許証

小規模企業(EU免許規則第5条7.a)は地域圏知事が、それ以外の企業は運輸大臣が交付する(98年1月以降)。

b. 航空運送事業者資格証

保有する機材の総離陸重量が5千トン以下の企業の場合は、当該航空企業の拠点を管轄する地方航空局長が交付し(航空法政令第330-1-2条)、それ以外の企業(今のところエール・フランス航空のみ)は、運輸大臣が交付する。

(2) 域外国航空企業

フランスの航空当局は、相手国企業が当該国の法令上航空企業としての資格を有しているか確認するため、二国間航空協定に基づき当該企業がフランスに最初に乗り入れる際に、相手国政府が当該企業に交付している免許証書等の提示を求める。ただし、相手国政府が正当に免許した事業者である以上、フランス政府が当該企業に重ねて免許することはない。

2. 市場参入関係

フランス国内発着の参入を希望する航空企業が、具体的な路線等の運航を開始するための制度は次のとおり。

(1) 域内路線

定期航空事業の場合、EU航空企業の免許保有者に対してのみ参入が認められる(航空法第330-2条)。EU航空企業は、参入は自由で年2回スケジュールの認可を受ける。

不定期航空事業の場合、同様にEU航空企業のみ参入が自由であり、1便ごと又は数便まとめてスケジュールの認可が行われる。

(2) 域外路線

①

定期航空事業の場合、フランス航空企業は、路線ごとに運輸省の許可を必要とする。運輸省は、この場合「航空高等評議会」(Le Conseil Supérieur de l'Aviation Marchande,以下「CSAM」という。)(注)に諮問し、競合する数社の中から1社を選ぶ際の選定手続きの透明性を確保する。我が国の運輸審議会に近い組織である。

他方、域外国企業（EU航空企業以外の航空企業をいう。以下同じ。）は、二国間協定に基づく協議で、路線、輸送力等が定められており、フランス航空当局は域外国企業から年2回、夏冬期のスケジュールの提出を求め、当該スケジュールが当該二国間の取り決めに合致しているかどうかを審査した上認可を行う。

（注）CSAMの構成

国会等議会関係者4名、関係省庁代表11名、航空関係有識者5名、航空評議会議長1名、航空企業代表8名、管制・地上組合代表8名、利用者代表3名、空港公団関係者2名、航空機産業代表1名の計43人の委員で構成される。

②

不定期航空事業の場合、フランス航空企業は、手続きは定期と同じであるが、路線ごとではなくゾーンごとに許可を受ける。他方、域外国企業は、仏航空当局が二国間航空協定上の取り決めの有無、内容等を考慮しつつ、1便ごと又は数便まとめてスケジュールの認可を行う。

③

フランス航空企業の域外路線への参入に関し、仏航空当局の基本方針は「1路線1航空企業の参入」である。ただし、相手国企業が2社の参入を希望する場合、フランス側も2社参入させるケースはある（旧AOMミネルヴ航空が2社目の企業として日本へ運航していた例など）。以下フランス航空企業が参入する際の許可手続きについて説明する。

a. 審査

域外路線への参入を希望する企業は、航空当局に対し、路線、使用空港、便数、使用機材等の運行計画及び収入・支出等事業計画を提出する。申請が出そろると、仏航空当局はCSAMに諮問する。CSAMでは次に述べる判断要素を勘案して審議を行った上で、運輸大臣に答申する。仏航空当局は、CSAMの答申に関して自らの意見を運輸大臣に上申する。運輸大臣はこれらの意見を総合的に判断して許可するかどうかを決定する。以上が形式的な流れであるが、仏航空当局によれば、CSAMは航空当局の意見と異なる結論を採ることはまずない。

b. 判断基準

仏航空当局によれば、以下の要素等を勘案して路線開設を認めるか否かを判断する。

イ. 2国間航空協定の内容（複数社指定可能か、1社指定かなど）

ロ. フランス航空企業のシェア、2社目の参入によるマーケットシェアの増加可能性ハ. 消費者利益

ニ. 過剰供給又は過少供給の恐れ

ホ. 競願の場合、当該路線開設の効果（輸送力の補完か、単なる競争を助長か）

3. 航空事業退出(retrait) 関係

航空企業の退出は原則として自由である。ただし、あらゆる路線から撤退し、免許を廃止する場合は、航空法政令第330-12条の規定に基づき、形式的に運輸省の告示で公示される必要がある。最も、航空企業が自ら撤退を望んでいる場合なので同条に規定される航空企業のCSAMでの意見陳述も省略される。

4. 国籍要件関係

活動の本拠がフランスでありながら外国資本100%の企業が既に出現している。二国間協定上の国籍要件の関係では、特に今のところ問題はないようである。（近年の例として旧エール・リベルテ航空が、英国航空に買収された後もモロッコとの路線の運航継続を希望したが、モロッコ航空当局は二

国間航空協定上の国籍要件を盾に取って運航を拒否することなくそのまま運航を認めた。)

II. スロット規制

1. スロット配分の原則

スロット配分の一般的な規制については、国内線、国際線を問わず、93年1月のEUの域内統一規則「EUの空港におけるスロットの配分に関するEU理事会規則第95/93号」（以下「EUスロット規則」という。）に従って行われている（2004年3月現在）。この規則はIATAのスケジュール調整メカニズムが採用をしており、フランスではこの他スロット配分規則を国内法令化したものはない。

2. スロット調整対象空港

スロットの完全コーディネート空港(Aéroport entièrement coordonné)として、オルリー空港、シャルル・ド・ゴール(CDG)空港及びパリヨン空港が指定されている(2004年3月現在)。

3. スロット調整組織

① 組織概要

かつてAFがスロット配分を実施していたが、空港制約が厳しくなり調整が難しくなったこと、また、仏国内航空市場が自由化され新規参入企業が増えたこと等から、96年8月、第3者的なスロット・コーディネーター組織が新設された。当該組織は、「COHOR」(COordination des HORaires)と呼ばれ、フランス国内企業主要11社が会員となり、運営資金は会員各社と空港公団(ADP)とで約半分ずつ分担されている。

② 国内法上の位置付け

EUスロット規則によれば、スロット調整対象空港を持つ国は、航空企業のスケジュール調整に精通した法人等を当該調整対象空港のコーディネーターとして指名する義務を負っている。COHORは、96年8月9日の運輸省令により、パリのオルリー空港及びシャルル・ド・ゴール(CDG)空港のコーディネーターとして指名された。同省令の付則には、COHORの業務計画が規定されており、COHORの独立性、EUスロット規則に従った配分実施の必要性、国との関係等が定められている。(COHORの事務局は9人程度の組織)。

③ 国や地方公共団体との関係

スロット配分権は国に属するものであるが、この権限に基づく業務がスロット調整組織に委任されているものである。国は管制値を定め配分可能なスロット数を決めてCOHORに通知し、スロット調整組織はこの規制値に基づいてスロットを配分する。当該組織は、国や地方から独立して公平中立に業務を行う。

4. スロット調整紛争処理組織

EUスロット規則第5条に従い、フランスでは、1993年5月4日運輸省令により、スロット配分の紛争解決のための委員会を設置した。当該委員会は、省令の定めるところにより、仏航空総局次長が主催し、航空総局から航空施設局及び航空運航局、この他軍用運航局、パリ空港のスロット・コーディネーター(すなわち、COHOR)、パリ空港公団、エール・フランス航空等の航空企業、航空輸送組合(CSTA)、地方ビジネス航空組合(SCARA)、航空会社評議会(ARC)及びIATAの代表者が参加している。この委員会は最低年2回の開催を義務付けられているが、特別又は独立の予算を持つ委員会

ではない。

5. スロット配分手順

① 配分スロット数

a. オルリー空港

午後 11 時から午前 6 時まで閉鎖され、スロット配分は 1 時間値 35 回、10 分値 12 回（出発 6、到着 6）。年間のスロット数は環境問題から 25 万回に制限されている。ただし、EU スロット規則第 6 条に基づき、オルリー空港では一部の生活路線について国が一部スロットを留保している。

b. CDG 空港

24 時間運用であるが、規制値は 10 分値及び 1 時間値いずれも時間帯によって異なる。

c. 共通

国際と国内で配分スロット数の比率が決まっているわけではなく、同じ時間帯に希望社が多数いる場合は、EU スロット規則に従って、前年同期に全スロットの 80% を使った企業にヒストリックライト (le droit du grand père) が与えられ、他の企業に優先される。

② 新規参入企業へのスロット配分

新規参入企業については、既存枠の残りの 50% を優先配分する。新規参入企業に対する配分スロット数は、1 路線につき 1 日 4 スロットまで、1 空港につき割り当てられ得るスロット全体の 5%（当初 3% であったが新規参入企業の概念を拡大するため 2004 年に改定）以上は持てないこととなっている。（以前の調査によれば、ある路線に既に 3 社が運航していると新規企業としての取り扱いを受けず、また、EU 域内路線の場合は、新規参入事業者は向こう 1 年間はスロットを同じ路線に続けて使用しなければならないこととなっていた。また新規参入企業かどうかの判断に当たっては、夏期と冬期の通年の要求、何シーズンも前からの要求等が優先される。）

2004 年 3 月時点では、新規航空会社にとって、CDG 空港とリヨン空港における出発路線の開設は可能な状況にあり、これら空港でのスロット確保はピーク時での問題しか起こしていない。ただし混雑時間帯にあつてはリヨン空港よりも CDG 空港でより深刻である。オルリー空港の状況は年間 25 万回というスロット割当て上限が原因で大変厳しい。オルリー空港に関しては全スロットが割り当てられている状況にあり、基本的には運航事業者は他の運航事業者がスロットを放棄する、あるいは（2003 年のエール・リブ社やアエリス社、2004 年のエール・リトラル社のように）操業を停止することを待つしかない。

③ 新規参入企業かどうかのメルクマール（以前の調査がベースとなっている）

EU スロット規則に従っており、②と一部重複するが概要は次のとおり。まず次の 3 条件を満たす必要がある。

イ. スロット配分を希望する空港の当該日について、全スロット数の 3% 以上を保持していないこと（この点は 2004 年に 5% に引き上げられている）

ロ. オルリー空港及び CDG 空港を併せて、当該日について、全スロット数の 2% 以上を保持していないこと

ハ. 当該空港で、スロットを 4 未満しか保持していないこと

ただし、スロットを 4 以上保持している場合であっても、当該路線が EU 域内路線であるときは次の条件をいずれも満たせば新規参入企業として取り扱われる。

1. 参入時に当該路線を既に3社以上の企業が運航していないこと
2. 当該企業が当該路線を初めて運航する場合か、又は既に運航している場合はその保有スロット数が4スロット（2便）未満であること

④ 既存スロット没収ルール

配分されたスロットを夏期又は冬期に80%以上使っていない場合、そのスロットは回収される。（その判断は、管制塔の飛行記録をもとに判断。）2004年3月時点でスロット数の約5%は、CDG空港とリヨン空港でUL (Use it or Lose it)ルールをベースとして回収され各企業に充てられているが、オルリー空港においては、企業がスロットをフルに活用しているので、回収率は0%に近い。

⑤ 公共サービスの義務

EUスロット規則9条に基づき、地域開発のために地方路線の一部を、スロット配分時に当該スロットの20%まで国が留保できることとなっている（オルリー空港におけるスロット留保に関する1995年12月29日省令（2002年1月一部改正））。2003年2月エール・リブ社（当時、オルリー空港を基点としていた仏第2の航空会社）の破産後などに、その権利が活用されている（この結果2004年3月時点で、公共サービスの義務の対象となる仏全土85路線のうち、23路線がオルリー空港発）。

⑥ 定期便以外のスロット配分

国賓のフライトは、管制塔の判断で入れる。回送運航はケースバイケースである。また、ビジネスジェットなど25席未満の不定期便については、ブルジェ空港を使用している（なお、CDG空港における小型定期便の制限は特にない。以上、1994年11月15日省令）。

III. 運賃制度

1. 国際航空運賃（EU域内のものを除く。）

航空法典に基づき、認可制をとっている。認可基準については政府側にはなく、二国間航空協定に基づき、航空企業間で設定された運賃（具体的にはIATAで設定された運賃）をそのまま認可している。

2. EU域内の航空運賃

(1) EU運賃規則

定期航空旅客運賃は、原則として「締約国の航空企業が自由に設定できる。」（EC運賃規則第5条第1項）締約国の航空当局は、航空企業に当該運賃の届け出を求めることができるにすぎない。

さらに、「国籍や航空企業の如何に関わらず、航空運賃をその適用から24業務時間以上前に届け出ることを義務付けてはならない。」（第5条第2項）が、締約国内の航空運賃については、例外的に、「1997年4月1日までは、締約国は、路線免許を有する一社のみ又は共同運航の免許を有する二社のみが運航する路線（独占路線）に関し、当該路線の国内航空運賃については、当該運賃が適用開始される日から一仕事日前から一カ月前までの間に届け出ることを義務付けることができる。」（同条第3項）

他方、チャータ旅客運賃及び貨物運賃は当事者間で自由に設定することが可能（同条第3項）。

(2) 仏国内規則

仏政府はEU運賃規則を93年3月のデクレで国内法令化しており、概要次のとおり。

①

EU域内の定期路線の航空運賃については、同運賃が適用される24時間前（仕事日のみカウント）までに、運賃表を航空当局へ届け出なければならない。現存する運賃へ

の同調の場合は、事前の簡略な届け出のみ必要とされ、この場合は当該24時間の期限は適用されない。（同デクレ第3条第1項）

②

更に、97年4月1日までは、一または共同運航の二の航空企業のみが運航する国内定期路線に関する航空運賃については、運賃の適用される一カ月前までに航空当局に届け出なければならない。（同デクレ第3条第2項）

③

ただし、生活路線の維持のための制度の項で述べるが、EC運賃規則第1条第2項b)により、「義務的な公共輸送」を行う航空企業により設定される運賃については上記の規定は適用されない。すなわち、具体的には、締約国の申し出を受けて、需要は少ないが地域発展に不可欠な路線とEC委員会が認定した路線の航空輸送の場合、国や地方からの補助で運賃を適正な水準に保とうとするものである。これらの運賃の設定は、従来どおり航空法デクレ(R.330-9)に基づき、航空当局の認可を受けなければならない。

(4) セーフガード

①

EC運賃規則は、以上のように一方で運賃自由の原則を規定しているが、他方で、定期航空旅客運賃についてセーフガードを設け、締約国政府が不当に高い運賃や企業に大幅な損失を与えるような安い運賃の適用を止めさせることができる（同規則第6条）。

②

フランスではこれまで高運賃の是正又は継続的運賃値下げの是正に関する措置を講じたことはなく、仏航空局によれば、航空会社が明らかに規則に抵触するような運賃を設定することはなく、手続き自体も複雑で難しい問題があるので、是正措置が実施される可能性は少ない。本規則の存在意義は、航空会社に対してある程度の抑止力を持つ点にあると考えるべきである。

③

EU規則の解釈については、欧州委員会が解釈通達ともいえる文書を出しており、当該文書によれば、適用に当たっての考え方は概ね次のとおり。

a. 過度に高い運賃の是正（第6条1. a）

比較対照となる運賃は、EU規則によれば「基本運賃」（le tarif de base）であり、定義では「利用制限の無い最低運賃」（le tarif entièrement flexible le plus bas）とされている。したがって、通常はエコノミー運賃を指すものと考えられるが、欧州委員会は、競争が促進されている路線でいろいろな制限の付加されてはいるものの他の交通機関の転嫁が容易な最低運賃を比較するよりも、むしろ一番高い運賃、すなわちビジネスクラスの運賃の比較を行うべきとしている。EUはこのための計算方式を設定し、それによって「基本運賃費」（coût du tarif de base）を見積もる。もし、計算された基本運賃費に対して当該問題のビジネス運賃が140%を超える場合に、EU委員会は当該運賃が過度に高い（excessivement élevé）と見なす可能性があることを示唆している。ただし、最終的に結論を出す場合には、他の要素、すなわち当該路線での競争の深度、キロ当たりの運賃単価の比較等が考慮されるべきとしている。

b. 過度に低い運賃の是正（第7条1. b）

是正の内容は運賃の適用の停止ではなくて、新たな運賃の値下げをストップさせることである。是正措置の対象となるためには、次の要件が必要である。すなわち、i. 運賃の低下は競争の結果でもあるので慎重に判断する必要がある、例えば2回程度の運賃値下げではなく継続的な運賃の値下げが行われていること、ii. 当該運賃の変動が季節的なものでないこと、iii. 当該継続的な値下げが唯一の原因により（他の機材の使用、運航便数の変更等の理由ではなく）、当該運賃の適用されている路線が長期的に見て運

航する全ての企業にとって不採算路線となる恐れがあること。特に、新規企業が参入してきたときなどは、運賃の低下による損失と新規企業が旅客を奪うことによる損失とを慎重に見分ける必要があるとしている。実際に、運賃低下による損失がどれくらいかについては、①と同じようにモデルの計算式によって収入と損失とを比較する。

〔3〕 政府の航空政策・最近の動向

I 不採算路線に対する補助制度

1. 「航空運送調整基金」制度の導入

① 背景

フランスでは、1995年、パスクワ法（法律をまとめた当時の内務大臣名を冠した。）と呼ばれる国土整備法（第95・115号）によって生活路線の補助のための「航空運送調整基金」(Le Fonds de Péréquation des Transports)が創設された。

この制度導入以前は、フランスにはこのような不採算路線の維持に関する国からの補助金制度は無く（フランス本土とコルシカ島を結ぶ路線は例外。（注）参照）、地方公共団体及び商工会議所が航空企業と協定を締結することにより補助を行っていた。しかし、航空市場の自由化が進むにつれてこれら不採算路線の維持はますます困難となるため、国に新たな補助制度を求める声が強くなっていた。また、幹線を中心に国内市場でほぼ独占運航していた当時のエール・アンテール航空（旧エール・フランス・ヨーロッパ航空、97年9月にエール・フランス航空と合併）は、国から一切補助を受けず内部補助により不採算路線を維持してきたが、航空自由化に伴い同航空のドル箱路線へ他企業が参入が進めば内部補助による不採算路線の維持はできず、撤退は容易に予想されることであった。このような状況下で、フランスはEUレベルで国民生活に必要な不採算路線の維持のための補助制度の枠組みを導入すべく熱心に働きかけ、上記EU規則に本制度が盛り込まれることとなった。（注）

コルシカ島とフランス本土とを結ぶ路線は、航空運送調整基金による制度の枠外になっている（これに対し、コルシカ島内の路線は、調整基金による補助の対象となる。）。その理由は、当該路線は、政治的な理由で調整基金制度導入以前から国が一般財源により補助していたからである。したがって、EUから生活必要路線の指定を受け競争入札により一社の参入を決める手続きは同じであるが、財源は国が全て賄う点で異なっている。現在コルシカ島と本土とを結ぶ路線のうち補助対象の路線は14路線である。

2. 航空運送調整基金の財源

仏国内を発着している航空企業（仏以外の国籍の企業を含む。）が、フランス（欧州大陸に係る領域に限る）の公共空港で95年1月15日以降旅客を積み込む場合、当該旅客一人当たり課せられる税金を財源とする。この額は毎年予算法によって、「租税法典」(Code Général des Impôts)を改正することにより変更されている。（95年4フラン、96年3フラン、97年以降1フラン。）

後述のように、航空運送調整基金は99年より航空運送・空港調整基金に改組され、調整税は民間航空税に統合された。これに伴い、不採算路線の補助財源は、民間航空税となったが、航空運送・空港調整基金中に占める不採算路線の補助金額には大きな変更はない。

3. 補助金の対象路線及び対象企業

(1) 補助金対象路線

補助金交付の対象路線は、フランス国内路線に限られるが、まず、関係する地方からの要請により当該路線に対してEC規則2408/92にいう公共輸送義務(l'obligation de service publique)が賦課される必要がある。

さらに、当該路線は、航空運送調整基金の運用に関するデクレ（95年5月9日付け、以下「基金運用デクレ」という。）により、以下の条件を満たす必要がある。

① 前年の旅客輸送実績が、年間1万人以上15万人以下であること。前年に運航実績が無いときは、旅客輸送見込みが年間1万人を超えていること。ただし、1995年1月1日に運航している路線は1万人以下の実績であっても基金の対象となり得る。一旦基金の対象となった路線が年間1万人以下又は15万人以上の旅客輸送実績だった場合は、基金からの援助は打ち切られる。

[考え方]

下限については、応札した航空企業は年間最低48週間、土日を除く毎日朝夕2往復の運航を義務付けられているので1便10人以上の輸送、すなわち当該路線が最低限タクシー的な輸送を必要としていることを判断基準としている。他方、上限の方は実績からみて、15万人以上の路線は大路線の部類に入ると判断したものである（1便当たり150人強の輸送）。

② 路線の両端の空港のうち、どちらか一方の空港の前年輸送実績が年間150万人を超えないこと。

[考え方]

両端の空港がいずれも年間150万人を超えるような大都市同士を結びつける必要はないと判断したことによる。

③ 当該路線の代替輸送手段として、鉄道路線で所要時間2時間30分未満のものが無いこと。また、離島地域にあっては海上航路で所要時間2時間3分未満のものが無いこと。

[考え方]

鉄道の高速化と航空利用者の増減についての過去の例を見ると、リヨン・パリ間にTGVが開通し同区間が2時間で結ばれたとき、同区間の航空利用者は激減した。逆に、パリ・ボルドー間が3時間で結ばれたときは、利用者は次第に減っていったが、レジャー客が鉄道を利用するようになったため、ビジネス客は依然として航空を利用していた。航空と他モードの利用に関する時間の価値観を基本に、2時間と3時間の間に分岐点を求め政治的にまわってきたもの。

④ 補助金の交付対象となる航空企業は、EC域内参入規則規則及び基金運用デクレに従って関係公共団体で実施される入札制により1路線につき1社（EUの航空免許の保持者）が選ばれる。当該航空企業は、対象路線において、原則として、月曜から金曜までの毎日朝夕1往復以上、かつ、年間を通して48週間以上で週21往復以下の運航を行い、また、航空輸送以外のかなる定期の輸送も存在しないときには、週3往復以上、年間48週間以上運航する必要がある。

(2) 対象企業

参入及び交付対象企業は1路線1社に限られ、EU航空企業に限られる（95年5月のデクレ）企業の選定は、ECの競争入札規則に従い、関係公共団体等により実施される入札により決定される。基金の補助金交付の申し込みは、公共団体等により仏航空当局に対して行われる。また基金からの交付に当たっては、政府（航空担当）、公共団体等及び当該路線を運航する航空企業の3者間で、航空運送サービスに関する協定を締結する。

4. 基金の管理

当該基金の管理のため、95年予算法第46条によって「管理委員会」(Le Comité de Gestion du Fonds de Péréquation des Transports Aériens) が設置され、96年1月15日付けのデクレにより、委員長の運輸大臣、元老院議員2名、国民議会議員2名、地域圏代表1名、県代表1名、地方自治体代表1名及

び国代表6名の14名で構成されることになっている。また事務局は運輸省航空総局航空輸送局に置かれている。

5. 補助金の支払い

基金運用デクレによれば、基金からの支払いは前年の不採算路線の運航に対し行われ、実際の交付に当たっては、管理委員会などで補助金の交付が補助事業者とそれ以外の事業者との間の運賃等の過当競争をもたらさないかどうか慎重に検討される。具体的な補償の割合は、当該航空企業の公共輸送義務に、運賃維持義務(注)が含まれていない場合には必要補償額の80%を国、20%を地方が補償し、運賃維持義務が含まれている場合には必要補償額の60%を国、40%を地方が補償する。この場合、基金からの支払いは当該路線の収入の50%を超えてはならない。したがって、実収入が見込みより多く赤字額が減少した場合はその分だけ財政補償の額は縮減される。逆に、収入が見込みより少なく赤字額が広がっても財政補償の額は当初額のままである。

因みに、地方における財源は、関係する公共団体、すなわち地域圏、県、市町村等、また、商工会議所などが共同で分担している。

(注) 運賃維持義務

当該路線が需要が少なく航空企業が高い運賃を設定することが予想される場合で、地方公共団体が追加的な補助金を出してでも運賃を低く設定したいときに、その求めに応じて公共輸送義務に運賃維持義務を付加することができる。因みに、現在運賃維持義務を設定している路線は20路線中2路線である。

II 空港整備

1. 空港の設置及び管理

(1) 空港の設置

国又は地方公共団体、商工会議所等が行う。国以外の者が設置する場合は、国と空港設置者との間で協定(convention)が締結される必要がある(航空法典第221条の1)。

因みにフランスの545の空港(軍用空港、私用空港等を含む。)のうち、半数の275空港は国が設置しており、190空港(約35%)は地方公共団体が設置している。このほか、商工会議所の設置する空港等が43空港ある。

なお、2004年8月の地方の自由と責任に関する法第28条により、2006年12月までに多数の国の設置管理の権限が地方に委譲される仕組みができ、その対象となるのは国設置空港のうち151に上る。

(2) 空港の管理

① 国の設置する空港

a. 国の直轄管理 (la gestion en régie directe)

商業空港ではなく政府の用途(軍事目的等)に使用される空港

b. 商工会議所等への管理委託(空港用地等の所有権は国にある)

Ⅰ. 施設及び公共サービスの長期間管理委託(la concession d'outillage et de service public)

多くの商業空港に好まれて使われる手法である。

Ⅱ. 短期間使用許可(l'autorisation d'occupation temporaire)

もともとⅠの形態に移行するまで利用された手法であるが、今日多くの空港がこの形態のままである。法的安定性においてⅠに劣る。

c. 空港運営のために設置された公施設 ((l'établissement public、我が国の公社形態に近い)を通じた管理

パリ空港公団(ADP)、スイスと共同運営空港バル・ミュルアウス空港等15公団が存在する。ADPとミュルハウス空港でフランスの旅客輸送全体の60%を占める。

前者の管理は航空法典によって、後者の管理は仏・スイス間協定によって、それぞれ規定されている。

② 国以外の者の設置する空港

国との協定に基づく設置者の直接管理（商用空港）

2. 空港整備と国の関与形態

(1) 空港施設の投資対象

① インフラ（Infrastructures）

a. 用地確保（les acquisitions de terrains）

b. 滑走路の新設又は延長、スポットの新設・拡張、上下水道、電気等の配線等工事

② 旅客及び貨物用ターミナル施設

③ 航行援助施設

a. 技術施設及び管制塔関係施設

b. ILS関係施設、消防自動車、滑走路照明装置及びタクシーウェイ、非常用施設

④ セキュリティ関係（テロ対策）施設

仕切壁、門型金属探知装置、手荷物のX線探知システム、制限区域内へのアクセスコントロールシステム、到着旅客と出発旅客の分離、警察、軍警察等関係施設

(2) 空港の整備主体及び財源

① インフラ、ターミナル施設（(1)①及び②）

空港管理者が投資する。主な財源は、着陸料収入のほか、ADP以外の主な地方空港では施設毎に、我が国のように定率ではないが次のような補助金制度がある。したがって、補助額はケースバイケースである。

国の補助は、上記特別予算の中から支出される。地方自治体の補助は、空港の複数年に亘る整備計画に対する投資参加の形で行われる。

ヨーロッパ補助とは、EUの整備基金による地域補助の一環で、フランスでは海外県及びコルシカ島に対して行われる。

ターミナル施設：地方自治体（50%まで）

ヨーロッパ（50%まで）

インフラ施設：地方自治体（50%まで）

ヨーロッパ（ほとんど無い）

国（30%まで）： 用地確保（50%まで）

インフラ工事（平均20%）

② 航行援助施設及びセキュリティ関係施設（(1)③及び④）

国が整備する。財源は、旅客に対して課される民間航空税が収入源となっている。

なお、ADPの場合、いずれも自ら整備するが、財源としては航行援助施設については国から援助施設利用料の収入の一部を受け取り、セキュリティ施設については旅客から民間航空税の支払いを受ける。

③ ADP管理の空港では、現在は国の補助はなくADP自らの借入金及び自己投資で賄われている。

3. 航空関係予算の財源に関する制度改正

1999年予算法において、①空港税の創設、②民間航空税の創設、③航空運送調整基金の航空運送・空港調整基金への改組を主要内容とする航空関係予算の財源に関する制度改正が行われた。

(1) 空港税の創設

①経緯

従来、空港における安全、防火、救難及び保安に要する費用は、空港利用料に含めて、航空企業から徴収されており、航空企業はこれを旅客に転嫁していた。

ところが、98年10月の判決で国務院（行政最高裁判所）は、航空企業からの提訴を受けて、安全、防火、救難及び保安に要する費用は、「公益に関わる費用」であり、利用料という形式で利用者から徴収されるべきではないとの判断を示した。

これに対応して、政府は99年予算法において、空港利用料のうち安全、防火、救難及び保安の費用相当分を空港税として徴収する制度改正を行った。

②概要

99年7月1日から導入された空港税は、当初年間1000人以上の利用客がある空港を対象として旅客1人当たりの税額が決められ、航空企業は当該税額を運賃に加算して旅客から徴収したのち、国に納付している（パリの空港にあってはパリ空港公団が、地方空港にあっては民間航空総局が徴収）。「利用料」と呼ぶか、「税」と呼ぶかの相違はあっても、安全、防火、救難及び保安に要する費用を最終的には旅客から徴収することには変わりはないが、国務院の判決に対応したことになるそうである。ただし、空港利用料は空港管理者が個別に徴収していたのに対し、空港税は一度、航空関係付帯予算に算入されたのち、各空港管理者に配分される。

2001年における空港別の税額は以下のとおり。

- ・ シャルル・ドゴール、オルリー、ブルジェ等のパリの空港（第1種）：旅客一人当たり17.9フラン、貨物1トン当たり2フラン
- ・ リヨン、マルセイユ、ニース、トゥールーズの4空港（第2種）：旅客一人当たり11.71フラン～17フラン、貨物1トン当たり1～4フラン
- ・ その他の地方空港（第3種）：旅客一人当たり17フラン～50フラン、貨物1トン当たり1～10フラン

以上の区分・税額は2001年9月の米国テロ事件に伴う保安対策費用の増大に伴い2001年12月に政令により以下のように改正された。

- ・ 旅客1000万人以上の空港：旅客一人当たり2.45～4.7ユーロ
 - * シャルル・ドゴール空港は3.58ユーロ
- ・ 旅客400万人～1000万人の空港：旅客一人当たり1.2ユーロ～4.7ユーロ
- ・ 旅客5000人～400万人の空港：旅客一人当たり2.6～9.5ユーロ

(2) 民間航空税の創設

空港税で不足する安全、防火、救難及び保安関係の費用をまかなうために民間航空税が99年1月1日から創設された。

実は、従来より「保安・安全税」の名称で安全、防火、救難及び保安に要する費用及びその他の航空関係付帯予算の財源となっていた税があった。また、過疎路線の補助金の財源として、95年より「調整税」が存在した。

99年に創設された民間航空税は、これら2つの税を統合したものであり、徴収方法は空港税と同様である。

民間航空税のうち、90%は航空関係付帯予算に算入されて安全、防火、救難及び保安に要する費用及びその他の航空関係付帯予算の財源となり、10%は次に述べる航空運送・空港調整基金に算入され、過疎路線補助及び安全、防火、救難及び保安に要する費用の財源になる。

2006年における税額は、旅客一人当たり、①国内、EU内、欧州経済地域内を目的地とする便は3.92ユーロ、②その他国際線は7.04ユーロ ③貨物1トン当たり（目的地にかかわらず）1.17ユーロとなっている。

これら2つの税（空港税、民間航空税）は国際線、国内線を問わず空港で搭乗する旅客から徴収されるが、国内線で往復すれば出発地と目的地で計2回徴収される。

(3) 航空運送調整基金の航空運送・空港調整基金への改組

航空運送調整基金は95年に過疎路線に対する補助財源として、創設されたが、これに加えて、安全、防火、救難及び保安に関し国が直接支出する分及び空港管理者に対する補助分の財源として改組され、名称も「航空運送・空港調整基金」と改称された。財源は前述のとおり民間航空税の10%である。

(4) 航空券連帯税の創設

2006年7月1日より、アフリカ諸国等へのエイズ、結核等への対策の財源とするため、航空券連帯税が導入された。この税は、上記「民間航空税」の付加税として、仏出発便（国籍問わず、トランジット便を除く。）に課税される。税額は、①仏国内、EU内、欧州経済地域内を目的地とする便の乗客については、エコノミー1ユーロ、ビジネスとファーストが10ユーロ、②①以外を目的地とする便の乗客については、エコノミー4ユーロ、ビジネスとファーストが40ユーロとなっている。

なお、この税収はフランス開発庁（AFD）内の開発連帯基金に繰り入れられる。

4. 主な仏空港整備の現状

(1) シャルル・ドゴール空港の整備・拡張

① 新滑走路等の建設

第1（74年供用開始）、第2（80年供用開始）の2本の滑走路を東側に600m延長するとともに（第1・第2滑走路ともに長さ3600mを4200m化）、それぞれの滑走路の外側に2本の新規滑走路（第3・第4滑走路ともに長さ2700m）を建設。南側の第4滑走路は98年11月から、北側の第3滑走路は2000年9月から供用開始。この結果、現在は4本の滑走路が運用されており、うち2本の新規滑走路は騒音対策として着陸専用で使用されている。当該新規の滑走路の建設にかかる費用は15億フラン、パリ空港（ADP）の全額負担となっている。

他方、空港南側に位置する従来の南管制塔に加え、99年には中央に新管制塔が完成した結果、南管制塔は南側の第2・第4滑走路用を、中央管制塔は北側の第1・第3滑走路用を分担している。ただし、中央管制塔からの第3滑走路の管制は遠いために制約があり、同滑走路は現在限定使用となっているが、この問題を解決するため新たに2004年夏を目標に北管制塔の建設が予定されている。

② ターミナル等の整備

第2ターミナルの東側拡張計画の第一段として、98年3月ターミナルF1が供用開始された。これは中距離用機材13機を収容可能な半島状のサテライトを持つターミナルで年間600万人の旅客の受け入れが可能。当面AFが専用し、シェンゲン協定域内国向けの中距離国際路線に使用。総工費34億フランで全てADPが負担している。また、99年5月に供用開始された右半分のターミナルF2は、次世代の超大型航空機も受け入れ可能な長距離国際線用に設計されており、400万人の旅客受け入れが可能である。

これらターミナルF1・F2の向かい側に現在建設中のターミナル2Eは長距離用機材18機が収納可能であり、ターミナル2Eの西側半分は2003年6月供用開始し、東側半分は2004年6月に供用開始予定である。

更なる輸送量の増加に対応するため、ターミナル2Eの東側に2010年頃までにターミナルF3及びF4を建設する計画が2000年1月に発表され、両ターミナルのうち北側半分は短距離用、南側半分は長距離用の機材を収納することとなっており、ターミナルF3については2005年供用開始を目標としている。第2ターミナルは、3つの楕円形で構成されているが、ターミナルF3及びF4は、2本の平行する棒状で、これまでのとは全く異なる設計思想である。これは、AFの提携先であるデルタ航空のアトランタのターミナルに影響を受けたとされている。

また、各ターミナル間を結ぶ新たな空港内移動システムとして、オルリー空港でも既に導入されているVALシステムを2005年供用開始目標に現在建設中である。

(2) 首都圏第三空港の整備

- ① ジュベ政権下の96年6月の閣議で、オルリー空港、シャルル・ドゴール空港に次ぐ首都圏第三空港をボヴィリエ（パリの南西80kmの地点）に建設する方針が決定されたが、政権交代後、ジョスパン内閣のゲソ設備・運輸・住宅大臣によってこの第三空港建設計画は棚上げされていた。しかしながら、オルリー空港については周辺住民との約束により、夜間発着禁止及び年間発着回数が25万回に押さえられているため、現在以上の発着回数の増加は見込めず、また、シャルル・ドゴール空港についても周辺住民との約束により、年間利用客数を55百万人に押さえることが約束されており、2004年頃にはこの限界値に達することが見込まれていた（2001年の年間利用客数はシャルル・ドゴール空港で4800万人、オルリー空港で2700万人）。また、2000年7月のコンコルド機墜落事故を契機として（事故後運航を停止していたが2001年11月には運航再開）、周辺住民から同空港の発着回数が今後も増加していくことに関して強い懸念が示されている。
- ② 2000年3月、パリ空港公団総裁から運輸大臣宛の書簡の中でも、首都圏第三空港建設の必要性が説かれ、場所については政府の決定事項であるとしつつも、ヨーロッパ各都市との接続を考えるならば、パリの北東100km以内が望ましいとしていた。しかし、2000年10月には首都圏第三空港建設の方向性を示す予定であった関係閣僚会議が、第三空港は不要とする「緑の党（連立与党）」出身のヴァワネ国土整備・環境大臣（当時）との調整がつかず延期されたこともある。
- 他方、ジョスパン首相（当時）は新空港は必要との立場を維持しつつ、2001年4月から10月まで30回行われた公開討論等での長い議論を経た後、同年11月の関係閣僚会議にて、建設予定地を8つの候補地の中からショルヌ（パリの北130km）に決定する旨を発表した。この中で政府は、2000年から2020年の間に年3%で旅客輸送量が増加するとして、第三空港が必要であるとしている。（シャルル・ドゴール及びオルリー空港をあわせたパリの航空旅客数は2000年の7000万人から2020年には1億4000万人に伸びるため、TGV網の拡充等を考慮しても同年には3500万人の需要超過が見込まれるとしている。）この決定に対し、「緑の党」側は地方空港を強化すべきとして不満を表明しているほか、ショルヌの地元住民による反対運動も起きている。
- ③ 以上の経緯を経た後、2002年6月からのラファラン内閣発足に伴い入閣したド・ロビアン大臣及びビュスロー運輸・海洋担当大臣は、就任直後、前政権時代の首都圏第三空港案を白紙に戻すと発表し、第三空港の必要性そのものも含めて改めて検討し直すこととなった。ド・ロビアン大臣は建設予定地となっていたショルヌに近いアミアン市長として第三空港建設計画に反対してきた経緯があり、TGV等の他の交通手段やリヨン等の地方空港の拡張等を考慮に入れて再検討する意向である。同年7月には、ド・ロビアン大臣は、従来のオルリー空港の発着制限は維持するが、騒音の原因は旅客ではなく飛行機であるとの考えの下、シャルル・ドゴール空港のこれまでの旅客数の上限を撤廃し、新たな騒音指標に基づく騒音の上限設定を提案している。同時に、午前0～5時までの発着便数の削減（2003年までにエールフランスに対して同時間帯の便数削減を求める措置等を含む）のほか、政治家・専門家等で構成される航空騒音監視機関の設置、防音対象区域の拡大等を発表した。その後、様々な議論を経て2003年7月国民議会の調査委員会としては首都圏第三空港の優先度は低い旨の報告書を発表した。ただし、同時にド・ロビアン大臣は首都圏における長期的な検討の必要性は否定しない旨の考えを発表している。

Ⅲ 二国間航空協定

1. 2002年1月、米仏二国間は、両国の航空市場の完全自由化を定めるいわゆるオープン・スカイ協定を締結した。これ以前に両国は98年に、以遠旅客のパリでの搭乗を理由に完全なオープンスカイとならず航空市場の部分自由化を定める合意に至っていたが、2002年の合

意により米仏路線における便数・座席数、使用航空機の機種、運賃などに関する制限が旅客・貨物ともに全面的に解除されたことになる。米運輸省は同月、エールフランスとデルタ航空が主軸となって結成されている航空企業連合スカイチームに対する米反トラスト法の適用除外を認めており、米国路線でのコードシェアリング等をはじめスカイチームのメンバーである両社の提携が一層本格化することとなり、その他の航空企業連合スター・アライアンスなどとの競争に拍車がかかることとなった。

2. 一方、2002年11月、欧州委員会の提訴を受けていたEUの欧州司法裁判所は、運賃及びCRSについてはEUの権限の範疇であるとして、英・独等のEU加盟8カ国が既に米国と締結しているオープンスカイ協定がEUの法令に違反しているとの判決を下した。これを受け、欧州委員会はEU全体として新たな航空協定を米国と締結する方針を表明し、オープンスカイ協定を破棄するよう関係加盟国に求めている。

仏もこれら8カ国と同様の協定を締結しているため、同じような対応が求められることとなり、仏航空当局にとっても、運賃とCRSについては欧州委員会の判断を尊重することとなる。こうした中で、2003年10月より米・EU間の航空協議が開始され、同協議を継続しているところである。

IV. その他

1. 2001年9月11日米国テロ事件

(1) 航空輸送分野への支援

米国での9.11事件の影響を受け、航空分野の安全強化及びフランス航空企業支援のため、2001年10月、ゲソ運輸大臣は次の3億ユーロの緊急支援計画案を発表した。

- ・ 受託手荷物検査の100%実施の前倒し（1億2,200万ユーロ）
- ・ 乗客の検査強化（3,350万ユーロ）
- ・ 制限区域内の職員の検査強化（4,570万ユーロ）
- ・ 航空企業への支援（4,570万ユーロ）
- ・ 9月11日以後の米国空域閉鎖に伴う損失補償（5,340万ユーロ）

その後、欧州委員会は9月11～14日までの4日間の米国空域閉鎖に係る補償として5,490万ユーロについては承認したが、それ以外にもフランス政府が申請していた9月15～19日に係る補償については却下している。

(2) 航空保険分野への支援

2001年9月25日、ファビウス経済・財政・産業大臣は航空保険分野への支援として、戦争行為又はテロが第三者にもたらす損害が5千万ドルを超える場合は期限付きで国がその責任を引き受けることを発表した。その後度重なる延長措置を続けたが、2002年11月31日でのこの措置は他の欧州諸国と同様に打ち切られている。

(3) 航空企業への影響

同事件の影響もあり2001年は世界の多くの航空企業が業績不振に陥った中で、エールフランスは前年比64%減であったが2001-2002年度で純利益1億5,300万ユーロ（世界3位）を計上し、欧州の航空会社の中では最も良好な業績を示す結果となった。

〔4〕航空企業の状況

I 仏航空企業の概要（2002年5月現在）

1. 企業数：合計144社

うち、旅客の定期路線を有する航空企業は24社

（出展：DGACウェブサイトより）

2. 主要航空企業の輸送量（2002年、単位：億人キロ）

エールフランス	: 987.17
コルスエア	: 112.73
旧エール・リブ（旧AOM+旧エール・リベルテが合併）	: 84.85
スター・エアライン	: 19.00
ユーラルエア	: 15.82
レジオナル（旧リージョナル・エア+旧フランドル・エア+旧プロテウス・エアが合併）	: 10.99
ブリット・エール	: 10.67
旧エール・リトラル	: 7.09

II 主要航空企業の動向

1. エール・フランス航空グループ

（1）エール・フランス（AF）航空とエール・フランス・ヨーロッパ（AFE）航空の合併

97年9月12日、AF航空は、傘下の国内航空会社AFE（旧エール・アンテル）航空及び持ち株会社グループ・エール・フランス社を吸収合併した。この時点で、AFは、保有機数200機、従業員4万6千人の世界航空業界第8位の航空会社となった。

（2）AF航空増資

欧州委員会の許可を得て94年から行われていた政府による総額200億フランに上るAFへの増資は、97年4月に最後の10億フランの補助が行われた。この欧州委員会の下した補助の許可に対しては、英国航空、スカンジナビア航空、KLM航空などが欧州裁判所に提訴していたが、98年6月欧州第一審裁判所は、実質の判断にはいることなく、欧州委員会の認可は理由付けが不十分であるとして、94年の決定を取り消した。これを踏まえて、98年7月に欧州委員会は、再度、理由付けを行った上で、AFへの増資を許可する決定を行った。

（3）AF株式の一部公開

政府は98年2月、国が94%の株を保有しているAFに関し、株式を公開する方針を公表した。当初、株式の公開は98年夏頃を予定していたが、同年6月のワールドカップ時のスト及び9月のバカンス明け後の株式市場の低迷から、大幅に予定が遅れ、99年1月によろしく、16.5%を数週間のうちに市場で売り出すとともに、パイロットに対して、給料の引き下げと交換に株式を割り当てられることとなり、この結果国の保有割合は最終的には53%程度まで下がることとされた。

（4）デルタ航空との提携

99年6月、AFはデルタ航空との「排他的かつ長期の戦略的提携」に署名した。本合意は10年間の期限で、更新可能なものとされている。合意内容の全貌は明らかにされていないが、報道によれば、両社は路線開設・増便の3分の2について、両社の利益が一致するように決定しなければならないとされている。

また、従来、AFはコンチネンタル航空と、デルタはスイス航空グループと密接な提携関係を築いてきたが、今回の提携により、AF、デルタとも従来の関係を整理することが求められる。

(5) 地域航空企業の買収

2000年は、AFによる地域航空企業の買収が目立った。1月にプロテウス・エア（本社ディジョン）とその子会社のフランドル・エア（本社リール）、リージョナル・エア（本社ナント）を買収したのに続き、6月にはブリット・エア（本社ブルターニュ半島モーレ）を買収した。このうち、プロテウス・エア、フランドル・エア及びリージョナル・エアの3社は2001年4月1日にAFの100%子会社として合併し、リージョナル航空（本社ナント）となった。地域航空会社の買収は小型機材を保有しないAFが地方に路線を展開することを可能にするものであり、地域航空会社にとっても欧州規模での航空企業の提携強化の流れの中で自らの存在を位置づけるものである。

(6) アリタリア航空との提携

2001年7月AFはアリタリア航空との提携のため、同時にアリタリアは既にAFと提携関係にあるデルタ航空との提携のための趣意書に調印した。これにより、伊仏路線、北米路線における3社間の提携が図られるとともに、AF、デルタ航空等で構成されるスカイチームにアリタリアが参加することとなった。

(7) 民営化の動向

ラファラン内閣発足後の2002年7月民営化の方針が発表され、同年12月18日に民営化法案が閣議決定後、2003年4月1日上院にて法案可決に至っている。同法案には、①AFが外国企業の手へ渡ることを防ぐためのAF株購入者の国籍制限、②重役会における従業員代表の継続、③最大2年間の移行期間における従業員の労働条件の現行維持、④AF株の15%までの従業員による保有の承認の、4つの考え方が盛り込まれている。

この民営化方策として、国が保有する54.4%の株式を売却し保有率を20%程度まで引き下げることをしている。同時に、99年のAF株式一部公開時はパイロットのみが対象であったが、今回は従業員全員が株式保有の対象となる見込みである。

他方、ラファラン政権におけるAFも含めた公共部門全般における各種民営化推進の動きは、各企業体従業員による分野横断的なデモやスト活動を頻繁にもたらしめている。

(8) KLMとの合併

2004年9月、AFはKLMとの提携を強め、AIR FRANCE KLM を設立し、AFはこのAIR FRANCE KLMの子会社となった。AFの株式の100%をAIR FRANCE KLMが所有している。（AIR FRANCE KLMの株式の18.6%は国が所有（2005年4月現在））

(9) 経営状況（AF航空）

設立 1933年
従業員数 71,600人
保有機数 383機（2006年3月現在）
乗入地点 189年／84か国
売上高 190億7800万ユーロ

（出典：エール・フランス・ウェブサイト（2006年6月））

2. その他の主な航空企業の概要

	本社所在地	設立	所有機材 (機)	職員数 (人)	輸送人員 (万人)	売上高 (万ユーロ)
ブリット・エール	モルレイ	73	39	1,143	250	35,000
リージョナル	ナント	01	63	1,650	—	32,900
*旧エール・リブ	パリ	01	30	2,796	376	70,000
*旧エール・リトラル	モンペリエ	72	32	1,000	160	28,000

（注）2003年にエール・リブが、2004年にはエール・リトラルが経営破綻している。

（出典：各社ウェブサイト（2002年12月））

3. スイス・エアグループの経営破綻とフランス航空業界への影響

スイスエアグループは90年代末期からフランス、ベルギー（サベナ航空）、ドイツ（L TU）などの赤字の中堅航空会社を相次いで買収し、フランスでは98年9月にエール・リトラエル、99年2月にAOM、2000年5月にはエール・リベルテ（AL）が買収されてきた。

しかし、スイス・エアグループの積極的な投資戦略は裏目に出て、同グループは2000年に28億8千万スイスフランの損失を計上し、2001年秋には遂に同グループは経営破綻を迎えることとなった結果、傘下にあったフランスの中堅航空企業の再編が続くなどフランス航空業界にも大きな影響を与えている。

（1）エール・リベルテ（AL）航空のスイス・エアグループによる買収

① 1987年に設立され、当時の政府による仏国内航空の段階的規制緩和の恩恵を受け、旧エール・アンテール航空が独占していたドル箱路線への参入により急速に業績を伸ばしたAL航空は、96年1月に仏政府が国内航空市場を仏企業に対して開放した後も続々と路線を拡大していたが（3路線から短期間に12路線へ）、熾烈な運賃値下げ競争に曝され資金繰りを悪化させ大幅な欠損を出し（負債額5～6億フラン）、96年9月には会社更生法の適用を受けるに至った。航空自由化の寵児と評されたAL航空であったが、自由化の波に自ら飲み込まれる結果となった。

② AL航空の買収先が耳目を集める中、管轄の商事裁判所は97年1月、かねてより仏リボ一銀行と共同で同社の再建計画を提出していた英国航空の買収を認める決定を下し、AL航空はAF航空の最大のライバルである英国航空への売却となった。

この時点で英国航空は、AL航空と既に100%の株を取得している仏国内航空会社TAT航空と併せ、拠点となるオルリー空港のスロット数でAF航空の37%に次ぐ20%を取得した。

③ AL航空は、97年6.8億フラン、98年2.5億フラン、99年3億フランと毎年損失を計上し続け、英国航空は2000年5月に売却する羽目になった。AL航空がオルリー空港で有する22%のスロットはAFにとっても魅力であり、当初同社も名乗りを上げていたが、最終的にスイス・エアグループと密接な協力関係を有するフランス国籍のマリン・ヴェンデル社がAL社の100%の株を取得した。

これにより、スイス・エアグループは、エール・リトラル（Air Littoral）、昨年49%の株を取得したAOMと合わせ、フランスに本拠を有する3つの航空企業を支配することとなった。

（2）AOMのスイス・エアグループによる買収

92年にミネルブ航空とエール・オートルメールの合併により誕生したフランス第二の航空企業AOMは、売上げ高ではAFの15分の1程度であるが、フランス第二の航空企業として、オルリー空港の発着枠の約10%を保有していた。同社はしばらく、クレディ・リヨネ銀行グループにより保有されていたが、同銀行は経営危機に陥っており、98年夏からAOMの売却先を探していた。

買い取り先としては、エール・フランス、ブリティッシュ・エアウェイズ等があがっていたが、結局99年2月にスイス・エアグループの持株会社及びAL航空を買収したマリン・ヴェンデル社により買収されることとなった。

（3）スイス・エアグループの経営破綻

しかし、スイス・エアグループは、これら赤字航空企業の買収による拡大路線の結果、同グループの資金流出が悪化するとともに、2001年9月11日の米国テロ事件の影響が重なり、2001年秋には遂に同グループは経営破綻を迎えることとなった（2001年11月には傘下のサベナ航空が破産宣告を受けた）。これにより、同グループの傘下にあったフランスの各中堅航空企業は、同グループの手から放れることとなる。

(4) エール・リブの誕生と破綻

経営不振に陥っていたエール・リベルテとAOMは、2001年6月に商業裁判所に対する破産申し立てがなされることとなったが、翌7月には元エールフランスのパイロットであるコルベ氏率いるオルコ社への売却が決定し、両社の倒産の危機は一時免れた。2001年8月には両社は合併してエール・リブが誕生することとなり、2002年1月にパリ＝アルジェリア線を再開したほか、低運賃航空会社を目指して再建を図ったが、結局2003年2月商業裁判所より会社清算を言い渡されるに至った。その結果、一定の同社従業員の再雇用がド・ロビアン大臣によってその他の運輸企業に斡旋されることとなった。

(5) エール・リトルの経営破綻

98年にスイスエアグループに買収されて以降も経営危機に陥っていた南仏の地方航空会社エール・リトルは、2001年7月、スイス・エアグループが保有していた資本の49%が、同社元社長のデュフル氏に買収譲渡されることにより、破産申し立ての危機は一時免れていた。しかし、エール・リブ破綻の半年後の2003年8月、エール・リトルもモンペリエ商業裁判所に破産申告することとなり会社更生法が適用されるに至った。

4. 航空市場自由化と航空企業の動向

97年4月、EU域内国のカボタージュ運航の規制が撤廃され(パッケージⅢの完全実施)、EUの航空市場は本格的な自由競争に突入した。また、フランス政府はこれに先立つ96年1月、仏国籍の航空企業に対して国内航空の参入規制いち早く撤廃している。

過去の様々な自由化措置によって、仏国内路線を独占していたエール・アンテール航空がAF航空に吸収され、一時はAL航空、AOM航空、Air Littoralがスイス・エアの子会社となり、フランスの空はエール・フランスとこれに挑戦するスイス・エアグループという構図があったが、スイス・エアグループの破綻によってフランスの空は目下エールフランスが支配的な立場にあるといえる。

他方、規制緩和後はしばらく新規企業の参入が見られず路線の寡占化が進んだ側面もあったが、これはそれまで空港容量の増大がなかった中で参入規制を緩和しても、新規企業が参入できない状況にあったこと、カボタージュに関しては航空企業の投資効率からみて、他国の空港をベースにした運航は割に合わないとの判断があったと思われる。しかし、近年、イーージェット(英)、ライアンエア(アイルランド)などの低運賃航空会社によるフランス航空市場への参入も進んでおり、フランスの航空業界は新たな局面を迎えている。

5] その他

1. パリ空港公団(ADP)

パリ空港公団は、1945年10月24日のオルドナンスによって設立された国の公共法人であったが、2005年7月から、ADPの会社形態が公共法人から株式会社形態に変更され、2006年6月、株式の一部上場が行われた。パリ圏のシャルル・ドゴール空港、オルリー空港、ブルジェ空港等14空港を建設・管理・運営している。

その概要、2005年の実績等は以下のとおり。

営業収入	1, 915百万ユーロ
利益	355百万ユーロ(営業利益) / 178百万ユーロ(税引き後純利益)
負債	2, 298百万ユーロ
職員数	8, 203人(2003年)
乗降客数	78.7百万人
取扱貨物	2.1百万トン(2004年)
発着回数	736.6千回

(出典: ADP "Rapport annuel 2003")

パリ空港公団は、ヒースロー、スキポール、フランクフルト等の欧州各空港に対抗し、ヨーロッパのゲート・ウェイの地位を確保すべく、シャルル・ドゴール空港への大規模投資

を継続・実施することにより、同空港を4本の滑走路を有する空港に仕上げるとともに、引き続き同空港のターミナルの拡張・空港内新交通システム等を導入する計画であり、欧州を代表するハブ空港としての地位を揺るぎないものとしつつある。

また、2004年5月に発生したターミナルEの崩落事故に関連して、2005年2月に行政調査委員会からの事故原因の報告がなされた。パリ空港公団では、本報告を踏まえ、更に追加調査を行った後、2005年3月、屋根の再建築を行うこととし、2007-2008冬の完成を目指している。

(参考) シャルル・ドゴール空港建設の経緯及び予定

1964年	1月	ロワシー新空港建設計画を閣議決定
1966年	12月	ロワシー新空港建設開始
1973年	10月	シャルル・ドゴール空港と名称決定
1974年	3月	シャルル・ドゴール空港 (第1滑走路及びターミナル1) 供用開始
1980年		第2滑走路供用開始
1981年	11月	ターミナル2 (B) 完成
1982年	2月	ターミナル2 (A) 完成
1989年	3月	ターミナル2 (D) 完成
1993年	3月	ターミナル2 (C) 完成
1994年	11月	TGV駅・RER駅供用開始
1998年	3月	ターミナル2 (F1) 供用開始
1998年	11月	第4滑走路供用開始
1999年	5月	ターミナル2 (F2) 供用開始
1999年		新管制塔供用開始
2000年	9月	第3滑走路供用開始
2003年	6月	ターミナル2 (E) 一部完成
2004年	6月	ターミナル2 (E) 完成予定 (2004年5月一部崩壊)
2005年	2月	北管制塔完成予定
2005年		空港内移動システム (VAL) 完成予定

2. 空港騒音対策

(1) フランスでは、1995年1月から、いわゆるチャプターIIの機材で機齢25年以上のものの使用が制限され、2002年からチャプターIII及びチャプターIIでより低騒音の一部の機材のみが使用できるようになっている。

また、騒音対策の関連では、政府は96年4月以降シャルル・ドゴール空港において、高騒音機の夜間(23時30分から翌日5時30分まで)発着を禁止し、また、騒音税を20%引き上げてその収入を付近民家の防音工事費に当てることとしている。

(2) 当面の対策として、1998年始めに従来の250フランという殆ど象徴的な罰金額を5000~50000フランに引き上げる規則の改正を行い、1998年11月に22社の66の違反行為に対して、合計190万フランの罰金が課された。

(3) 空港周辺騒音測定委員会の設立

99年7月の法律で独立行政機関たる「空港周辺騒音測定委員会」が設立された。委員会は8人の委員によって構成され、次の任務を負う。

①騒音対策重点空港(全国で9空港:シャルル・ド・ゴール、オルリー、ニース、マルセイユ、トゥールーズ、リヨン、ボルドー、ストラスブール、ミュルーズ)において、騒音測定指標、騒音測定方法等を定める。

②空港管理者による①で定めた規則の遵守状況を監視し、違反している場合には是正措置を求める。

③あらゆる個人又は法人からの求めに応じて、騒音測定の録音記録、違反行為等に関する情

報を提供する。

④使用が許される機材、離着陸の方法等に関して規則に違反する運行を行った航空運送企業、個人に関して調書を作成し、違反事件の処理方針及び行政罰としての過料額を公害防止委員会に提案する。

4. 鉄道

[1] 輸送統計

1. 輸送量

鉄道による2003年の輸送量等は以下のとおりである。

〔旅客〕	831億人キロ	〔貨物〕	500億トンキロ (SNCF)
	SNCF		723
	(うちTGV)		(396)
	RATP		101

(出典：旅客 DAEI "LES TRANSPORTS EN 2003"

貨物 MEMENTO DE STATISTIQUES DES TRANSPORTS RESULTATS 2002)

2. 路線施設 (2003年)

営業キロ	30,990 Km		
電化キロ	14,462 Km		
複線化キロ	16,855 Km		
車両数	ディーゼル機関車	1,594両	
	電気機関車	1,954両	
	客車	6,601両	
	貨車	66,300両	

(出典：OEST "MEMENTO DE STATISTIQUES DES TRANSPORTS RESULTATS 2003")

[2] 鉄道に関する法制度

1. 都市間鉄道

国内交通基本法(1982年公布)第2編交通機関別規則第1章(鉄道輸送)によれば、SNCFは全国鉄道網の鉄道輸送サービスを実施することとされており(第18条)、フランスでは幹線及び都市間の鉄道輸送は原則としてSNCFの一元的な運営に委ねられている。

2. 地方都市鉄道

地方へ権限が移譲されており、国内交通基本法第2編第2章(都市旅客輸送)によれば、市町村又は複数の市町村にまたがる公施設(市町村組合)等の「都市交通当局」によって、道路輸送を含めた都市交通計画が策定され輸送サービスが実施されている(第27条)。この場合実施主体は、混合経済会社、公社、民間企業等である。

3. 首都圏鉄道

首都圏では権限が地方に移譲されておらず、1959年首都圏の旅客交通の組織に関するオルドナンスにより設置されたSTP(パリ運輸機構)が、設立40周年を機にゲソ運輸大臣によって機構改革が行われ、STIF(イル・ド・フランス運輸機構)(注)として首都圏の総合的な旅客運輸行政を担当している。

(注) STIFの組織について

法人格を持つ行政的公施設。68年には財政自治が認められている。国、地方代表の24名によって構成される理事会が議決・執行機関である。業務は首都圏の旅客交通の運営・実施である。このため、SNCF、RATPの監督・投資等の認可、旅客運賃、カルトオレンジ等の設定、旅客輸送計画の策定等多岐にわたる。

[3] 政府の鉄道政策・最近の動向

I 仏国鉄（SNCF）改革

[1] 国鉄改革の経緯

1. 国とSNCFとの法的関係（改革実施以前）

国はSNCFとの間で5年毎に計画契約を締結し、この中でSNCFの業務基本計画、運賃・料金の設定方法、安全対策、サービス水準、研究開発、インフラ投資基準・補助計画、国や地方公共団体の経営補助の基準等を定めていた。

2. SNCFの経営悪化と経営再建

(1) SNCFの累積債務の増加

① 最後の5か年契約（1990年から1994年まで）では、91年12月時点のSNCFの累積債務380億フランを処理するため、政府は、当該債務をSNCFの「債務償却附帯勘定」に移し、国が補助金を投入することとした。

② SNCFの累積債務はその後増加の一途をたどるが、94年当時のバラデュール首相は改善措置を盛り込むべき95年以降の新5か年計画契約の締結を先送り（95年の大統領選挙を意識したもの）。後任のジュッペ首相は、新5か年契約案の締結を試みるが、これに反対するSNCF労組の3週間にわたる全面交通ストの收拾のため、95年12月白紙撤回した。この結果、SNCFの累積債務は1996年末で約2千億フランに達した。

(2) 上下分離案の公表

政府は、96年前半SNCF改革の必要性について世論に訴えるとともに、現行の体制のままでは累積債務の解消に限界があるとし、「経済・社会評議会」が発表した「鉄道整備の今後の在り方」に基づき、96年6月、国が鉄道ネットワーク公社を通じて鉄道インフラを整備し、SNCFは鉄道業務の運営に専念させるとする制度改革案を公表した。

3. 改革案の国会可決・成立

(1) 法案閣議決定

政府の国鉄改革法案の準備作業は、前年末の長期ストの苦い経験から労組との対話を重視し慎重に進められてきた。途中SNCF総裁がスキャンダルで辞任するハプニングなどがあったものの、法案は96年10月16日閣議決定された。

(2) 国会可決成立

その後、強硬派労組の巻き返しで11月上旬から予定されていた上院の審議は一旦政府に差し戻された（政府の公式発表は、上院の法案担当委員会から国の財源負担等細部につき再検討を要請されたというもの。）が、結局国の処理すべき累積債務額が上乘せされたのみの修正（1342億フラン）で97年1月末に上院審議入りし、4日間の議論の末可決された。続いて、国民議会での審議も迅速に進み、2月9日法案は可決された。同法は、2月13日に公布され、新設されるフランス鉄道ネットワーク公社は、97年1月1日に遡って設立された。

4. ゲソ運輸大臣による改革の一部修正

(1) 追加的債務削減

97年6月に成立した左派政権下のゲソ運輸大臣（共産党、SNCF労組出身）は、SNCFの債務を追加的に200億フラン削減することを決定した結果、債務残高も約500億フラン程度に圧縮され、97年の収支は大幅に改善された。

(2) SNCFによる新規雇用

上記債務削減のいわば見返りとして、ゲソ大臣はSNCFに対し2000人の新規雇用の確保を求めた。このうち、1000人は通常の新規雇用、他の1000人はジョスパン内閣の新政策「公共部門での35万口の若者雇用創出法」の一環で、25歳以下の若者雇用。採用後5年間は最低賃金の80%を国が補助する。

(3) 鉄道公共サービス高等評議会の設置

SNCFとRFFの一体的運営を確保するため、調停・諮問を任務とする鉄道公共サービス高等評議会が99年3月に設置された。

[2] 国鉄改革法案の概要

1. 法令

(1) 法律

「鉄道輸送の再生を目的とした公施設『フランス鉄道ネットワーク公社』(Réseaux Ferrés de France : RFF)の創設に関する1997年2月13日の法律第97—135号」(以下「改革法」という。)

(2) 実施政令

- a. 「RFFの目的及び機構に関するデクレ」(97年5月5日第97-444号)
- b. 「RFFの移管資産の構成に関するデクレ」(97年5月5日第97-445号)
- c. 「RFFのインフラ使用料に関するデクレ」(97年5月5日第97-446号)

2. 概要

① 「フランス鉄道ネットワーク公社」(le Réseau Ferre de France, RFF)の創設及びその目的

RFFは、SNCFと同じ組織形態である「商工的公施設」と定義される。RFFの目的は、以前のSNCFの役割であるフランスの「鉄道インフラを整備し、発展させ、活用すること」を目的とする。RFFの設立に伴い、SNCFの所有するインフラ施設をRFFに移管する。(RFFの所有となるインフラとは、鉄道線路、プラットホーム、トンネル、陸橋、操車場等施設でデクレ(政令)で定義される。また、SNCFはこれまでどおり、鉄道車両、プラットホームを除く駅舎等の営業用施設、車庫等を所有する。)

② SNCFの使命

SNCFは、RFFから委任される鉄道ネットワークの管理運営を確実に行うとともに、今後鉄道輸送事業に専念し、運賃・料金制度の近代化、顧客サービスの向上に努め鉄道を再生させる義務を負う。(利用客数の増加による鉄道事業の収支均衡化の達成がその目的である。)

③ SNCFの累積債務の軽減

SNCFの累積債務2,030億フラン(96年末仏運輸省調べ)のうち、1,342億フランをRFFの負債勘定に計上する。

この結果、SNCFの累積債務は690億フラン、毎年の利子負担は48億フランとなり、SNCFの1997年の損失は20億フラン(債務軽減がなければ150億フランの損失)。さらに、政府は上述のようにSNCFの債務を追加的に200億フラン削減することとされ、SNCFの経営は長期的に改善すると見られている。

④ RFFの財源

RFFの収入は、SNCFが支払う鉄道使用料(ただし、RFFがSNCFに対して支払う鉄道施設管理委託料と相殺される。)、国のインフラ整備関連補助金、地方公共団体からの補助金等である。

⑤ 輸送業務の地域分担化の試み

実験的に3年間、6地域圏(ローヌ・アルプ、ノール・パ・ド・カレ、プロヴァンス・アルプ・コートダジュール、ペイ・ド・ロアール、サントル、アルザス)が、圏内鉄道輸送業務を分担する。すなわち地域圏は圏内の旅客需要に応じた輸送力の提供、運賃の設定等に関し旅客に対して一次的な責任を負い、運営主体であるSNCFと調整した上で地域輸送に関する協定を締結する。国はこれら地域圏に対して必要な財政補助を行う。

⑥ R F Fの組織

R F Fには意思決定機関として理事会(Conseil d'administration)を置く。委員の構成は、国代表7名(運輸省2名、経済省1名、予算省1名、国土整備省1名、計画省1名、自治省1名)ほか地方代表等11名の計18名である。委員長には、国鉄改革の提言をまとめた、運輸省前経済・国際局長マルティナン氏が就任した。R F Fの職員は200人程度。改革に伴うS N C F職員数の削減はなく、一部の職員が出向の形でR F Fに派遣される。

II. 鉄道政策の方向

(1) 鉄道インフラ政策関係閣僚会議発表(98年2月)

首相が主催する鉄道インフラ政策関係閣僚会議より、98年2月に以下の方向が発表された。

①鉄道輸送にプライオリティをおき、98年予算法では陸上交通・可航水路投資基金(FITTVN: 95年に設立された高速道路通行税及び水力発電税を財源とする基金)の鉄道関係への配分を対前年50%増とすること。また、次期の国・地方圏間の計画契約期間(2000~2006年)に鉄道関係配分を10億フラン増額し、23億フランとすること。

②新線建設と既設鉄道線の整備との投資のバランスを取ること。既設鉄道線の近代化により、旅客サービスの向上と貨物輸送の発展を図ること。T G Vに関しては、ペルピニャン・フィゲラス(スペイン)線及びリヨン・トリノ線について国際公約を尊重しつつ、調査を進める。また、T G V東線(パリ・ストラスブール)に対する国の関与を明確にするとともに、98年中にライン・ローヌ線の調査に着手すること。

(2) 2010年までの鉄道インフラ投資の展望(99年2月)

ゲソ設備・運輸・住宅大臣は、99年2月、2010年までの10年間で1200億フランに上る鉄道インフラ投資計画を発表している。

	単年度平均	10年間	(単位10億フラン)
既設鉄道線の更新	4~4.5	40~45	
既設鉄道線の近代化	3~3.5	30~35	
高速鉄道建設	4.5~5.5	45~55	

1200億フランのうち、700億フランはR F Fが、500億フランは国(陸上交通・可航水路投資基金)、地方公共団体、EU、隣接国が負担することとされている。

III. 鉄道安全政策

仏には、事故調査機関として、1946年に航空分野でBEAが、1997年に海事分野でBEA-Merが設置されていたが、陸上交通分野では、常設の事故調査機関が存在せず、運輸担当大臣が事故ごとにアドホックな調査委員会を立ち上げ、事故原因を究明してきた。しかしながら、99年のモンブラントンネル事故を契機に、陸上交通分野での調査に法的根拠を与えようという動きが強まり、2002年の法律で陸上交通分野の調査機関の設置が規定され(BEA-TT)、2004年のデクレにより、公式に発足した。運輸設備観光海洋省の土木審議会(Conseil Général des Ponts et Chaussées)の副委員長の下に属している。2004年現在のスタッフは10人。

調査分野は広く、鉄道、地下鉄、トラム、ケーブル、道路交通(特にトラック及びバスによる公共交通)、河川交通に及ぶ。

IV. フランス高速鉄道(T G V)整備の状況

[1] 仏国内T G V基本計画

1. 基本計画とその見直し

TGVの新線建設計画は、91年5月14日に国土開発関係閣僚会議で決定された「国内高速鉄道基本計画」(Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse)が現在一応の基本となっている。この計画は、将来の新線として、当時開業済み又は建設中であった5路線に加えて新たにTGV16路線を新設する計画である。予定通りだと2015年~2025年頃には総延長4,700kmの路線(開業済み又は建設中の路線と併せたもの)の整備が実現される計画であったが、その後の経済情勢の変化、SNCFの収支の悪化等から同計画策定時点における必要投資総額2,100億フラン(1989年価額)は既に非現実的で事実上棚上げ状態である。

2. 基本計画の内容

参考までに、91年の基本計画で整備が予定されている16路線を以下に紹介する。このうち、2001年6月には地中海線の一部が開通したが、その他に現在建設が進められている路線としては残された部分の地中海線と東線がある。

路線	区間	延長 (km)
1 アキテーヌ線	(パリ～)トゥール～ボルドー、スペイン方面	480
2 オーヴェルニュ線	パリ～クレルモン・フェラン	130
3 ブルターニュ線	(パリ＝)ル・マン～レンヌ	156
4 東線	パリ～ランス～メッツ～ ナンシー～ストラスブール、ドイツ方面	460
5 大南部線	カルカソンヌ～ナルボンヌ	70
6 パリ南部連絡線	南東線・大西洋線相互連絡	49
7 トランス・アルパン線 (リヨン・トリノ線)	リヨン～シャンベリー、イタリア(トリノ)方面	261
8 リムザン線	パリ～リモージュ	174
9 地中海線		
①プロヴァンス線	(パリ＝)ヴァランス～マルセイユ	219
②コート・ダジュール線	(パリ＝)ヴァランス～アヴィニオン～ エクス・アン・プロヴァンス～サン・ラファエル	132
③ラングドック・ルシヨン線	アヴィニオン～モンペリエ～ ペルピニオン、スペイン方面	290
10 ミディ・ピレネ線	ボルドー～トゥールーズ	184
11 ノルマンディー線	パリ～ルーアン／カーン	169
12 ロワール地方線	ル・マン～アンジェ	78
13 ピカルディ線	北線～アミアン～海峡トンネル	165
14 ライン・ローヌ線	ディジョン～ミュルーズ、スイス方面 ブザンソン～マコン	425

[2] TGV運行状況

2002年末現在、開業しているTGV(ユーロ・スターを含む)は次のとおり。

路線	区間	開業年	線路延長 (仏側のみ)	最高速度
南東線	パリ～リヨン	1981	417km	300km/h
南東線の延伸線	リヨン～ヴァランス	1994	121km	300km/h
地中海線注5)	ヴァランス～マルセイユ アヴィニオン～ニーム	2001	250km	300km/h
大西洋線注1)	パリ～ルマン／トゥール	1989	280km	300km/h
北線	パリ～リール	1993	226km	300km/h
	リール～カレー	1994	165km	300km/h
ユーロスター	パリ～ロンドン			
タリス 注2)	パリ～ブラッセル／阿姆斯特ダム	1996	220km	317km/h
イル・ド・フランス (IDF) 連絡線				
1南北連絡線 注3)	北線と南東線の連絡 (シャルルドゴール 空港経由)	1994	79km	277km/h
2北西・東西連絡線 注4)	北線と大西洋線及び 南東線と大西洋線の連絡	1996		

(注)

1) 90年5月9日、大西洋線トゥール～クルラタン間で、時速510.6km/hの記録が達成されている。

2) 97年12月14日ブラッセル側の新線開通により、ブラッセルとパリ間が33分短縮され、1時間25分で結ばれた。

3) 94年5月に開業したIDF南北連絡線により、リール・リヨン間が直通で3時間で結ばれた。また、同時にデズニー・ランド・パリのあるマルヌ・ラ・ヴァレ

ー・シェシー駅が開業。さらに95年11月にシャルル・ドゴール空港駅が開業し、リール、リヨン方面からパリを通らずにTGVで直接空港へアクセスすることが可能となっている。

4) 96年6月4日に開業したIDF北西・東西連絡線により、リール・ナント間が3時間50分、リヨン・ナント間が4時間20分で結ばれた。

5) 2001年6月10日に開業した地中海新線及び南東線の改良により、パリ・マルセイユ間は従来TGVが在来線に乗り入れていた4時間20分(最高時速270km)から新線路の直線化によって3時間10分(同300km)に短縮された。

[3] TGV新線建設・在来線改良の動向

1. TGV地中海線(新線) :

同線の一部区間であるプロヴァンス線(TGV南東線の終点ヴァランスからマルセイユまでの延伸)が2001年6月開業し、その後ラングドック・ルシヨン線(アヴィニオン～モンペリエ間)の建設が進められている。93年9月建設決定、94年3月路線設定、同年6月公益宣告と続き、95年9月、政府は、ヴァランス～アヴィニオン、アヴィニオン～マルセイユ及びアヴィニオン～ニームの各区間の建設着工を許可した。また、ニーム以遠モンペリエ方面の新線建設用地の取得も始められている。当該新線の建設に係る経費は総額242億フラン(1994年価格、鉄道車両分は除く。)とされている。国は、当該TGVの新線の収益率が低いことから、SNCFの収益率を最低でも8%は確保するため、総経費のうち24億フラン(約10%)を負担することとされた。

なお、プロヴァンス線の開業により、従来パリ～マルセイユ間の鉄道：航空の輸送分担率40：60は60：40に逆転している。

2. 南東線(在来線) :

TGV南東線のパリ～リヨン間の改良工事等が、96年3月18日から10年計画で開始。15年間にわたり集中度の高いサービスを提供してきた同区間は、線路を支える横木が弾力性を失うなど老朽化が進んでいるため、900キロにわたる路線のバラストや転轍機の交換などの改修を行う予定である。第一期工事は、パリ～リヨン間の中間にあるモルヴァン山地を中心とする全長230キロが対象で、経費総額は20億フラン。この工事完成によりパリ～リヨン間も時速300キロ(従来270キロ)の走行が可能となった。

3. TGV東線(新線) :

・地中海線と同様93年9月に建設が決定、96年5月14日のデクレにより沿線の関係市町村241に跨がる路線長406キロの区間について公益宣告がなされ、建設用地の取用手続きが開始された。

・その後、同線は航空と競合し収益率が低いので同新幹線の採算性を疑問視する報告書が政府に提出されたことや、環境団体の強い反対もあり、96年10月運輸省は在来線を利用するTGV振り子方式による新線建設を行うと公表したが、政治的圧力で撤回した。

(因みに在来線利用だと、最高時速200キロ、パリーストラスブール間2時間30分)

・97年6月の新政権以降、政府内で建設に異論が出ていたが、第一期工事のヴェール・シュール・マルヌ/ボードルクール間320kmについて99年1月、国、沿線の4地方圏、EU等の関係者が資金負担について合意に達し、2000年着工、開業は2006年の予定となった。

・第一期分の建設費見込額は205億フランと見積もられている。このうち、国が80億フラン、沿線4州が48億フラン、EUが21億フラン、ルクセンブルグが7.7億フランの資金援助を行う予定である。残り48億フランはRFF及びSNCFが資金調達を行う。

・2007年6月10日の開業予定で、パリ～ランス間が45分(42%短縮)、パリーストラスブール間が2時間20分(52%短縮)で結ばれる予定。

[3] 鉄道産業の状況・事業規制等

1. フランス国鉄 (SNCF)

1) 沿革

フランス国鉄の前身は、1937年8月31日の「鉄道国有化に関する緊急命令」に基づいて発足したが、1983年1月1日からは、フランス国内交通基本法(1982年12月30日法律第82—1153号)に従い、従来の資産・職員を継承して、「商工的公施設」(Etablissement public industriel et commercial)として再組織され、名称も従来のSNCF (Societe Nationale des Chemins de Fer) が引き継がれた(同法第18条)。

SNCFの運営、財務等は、コンセイユ・デタの命令により承認された特許命令書(1983年9月13日のデクレ第83—817号)及び、国との計画契約によって規定されていたが、今回の国鉄改革によりインフラ整備を担当するRFFが創設された。

2) 組織

意思決定機関は、管理委員会(政府代表7名、利用者代表1名以上を含む学識経験者5名、幹部1名を含む職員代表6名の計18名で構成)であり、管理委員会委員長に任命される総裁が実際の運営に当たる。予算についての規制は無いが、資金調達・決算等は政府の承認事項となっている。新線建設計画については、地方交通線は地域圏の計画に従い、幹線は政府の認可を必要とする。運賃に関しては、貨物は規制はなく、旅客は届出制に近い認可制で、運賃の値上げに関しても、1990年から1994年までの5か年計画契約では物価上昇率の範囲内で行う必要があったが、現在は当該制限けられていない。なお現在、首都圏の旅客運賃はイル・ド・フランス運輸機構(STIF)が決定する。

3) 経営の現状 (SNCFグループ: 2004年)

売上高(百万ユーロ)	22,059
純営業利益(百万ユーロ)	1,735
投資額(百万ユーロ)	1,915 (SNCFのみ)
職員数(人)	175,416 (SNCFのみ)

(出典: SNCF 2004 annual report)

2. パリ交通公団 (RATP)

パリ交通公団 (RATP: Regie Autonome des Transports Parisien) は、1949年1月1日に設立された商工的公益企業で、パリ圏の鉄道、バス、路面電車による公共旅客輸送を行っている。公団の管理委員会は政府代表9名、利用者代表3名、RATP総裁、イル・ド・フランス地域圏代表1名、8県の代表4名、職員代表9名の計27名で構成されている。

パリを含むイル・ド・フランス地域圏の公共交通機関の運営、運賃の設定、投資計画等については、イル・ド・フランス運輸機構(STIF…1959年にパリ運輸機構(STP: Syndicat des Transports Parisiens)として設立)が監督することとされており、RATPもSTIFの監督下にある。なお、STIFの管理委員会は、政府代表12名(経済・財政省、運輸省、内務省、パリ市、警視庁)及び地方代表12名により構成されている。

RATPのメトロ、郊外急行線(RER)、バス及びトラム等に関する営業成績等は以下のとおり。

(全体)

売上高	3,430百万ユーロ(2005年)
職員数	43,582人(2004年)
旅客数	2,778百万人(2004年)

(部門別)

	メトロ	郊外急行線(RER)	バス	トラム
売上高	1185百万ユーロ	594百万ユーロ	893百万ユーロ	

営業キロ	2 1 1.3 km	1 1 5. 1 km	3, 4 7 1 km	2 0 km
路線数	1 6 路線	2 路線	3 1 5 路線	2 路線
駅数	2 9 7 駅	6 6 駅	8, 8 4 2 停留所	3 4 駅
車両数	3, 5 4 8 両	1, 0 5 2 両	4, 3 6 4 両	1 0 5 両
職員数	9, 7 0 0 人	3, 0 0 4 人	1 3, 1 2 7 人	
旅客数	1, 2 6 2 百万人	4 1 5 百万人	8 6 8 百万人	

(出典：R A T P 年次報告書 2 0 0 1 年)

4. その他

(1)パリ以外の地方都市の専用軌道公共交通機関の整備概要(97年時点)は以下の通り。

都市名	タイプ	路線	開業	(注2)	(注2)	国の助成 (百万フラン)		
				延長 (km)	駅数		建設費 (百万フラン)	
グルノーブル	トラムウェイ	A線	1987	8.9	21	1,370	400	
		B線	1990	5.9	14	630	138	
		A線延伸	1995	1.8	10	585	110	
		A線延伸	1996	1.6				
		A線延伸	1997	0.5		70	12.5	
リール	VAL (注1)	1号線	1983/84	13.3	18	3,700	685	
		VAL	1-2号線	1989	12.1	18	3,600	500
		トラムウェイ	近代化	1993/94	18.5	36	1,193	93.3
リモージュ	トロリーバス	第5号線	1996			10.6	2.4	
リヨン	メトロ	A, B, C線	1978/84	14.1	24	4,750	1,380	
		D線	1991/92	11.3	13	6,000	1,200	
		D線延伸	1997.4	1.7	2	1,200	180	
		ガイドウェイバス	1997.4	1.05		164		
マルセイユ	メトロ	1号線	1900	3	15			
		1号線	1977/78	9	12	3,300	840	
		1号線延伸	1992	1.7	2	455	131	
		2号線	1984/1987	9	12	3,100	1000	
ナント	トラムウェイ	1号線	1985/89	12.6	24	860	240	
		2号線	1992	5.3	13	658	52	
		2号線延伸	1993/94	8.6	18	900	206	
ルーアン	トラムウェイ	1号線	1994	11.2	23	2,498	346	
サンテチエヌ	トラムウェイ	1号線	大戦前	5.57	23			
		1号線延伸	1983	1.5	4	10	4.75	
		1号線北側延伸	1991	2.23	5	60	18	
		1号線	1996/97	0.8 (専用軌道)				
ストラズブル	トラムウェイ	A線	1994	12.6	24	1,940	330	
トゥールーズ	VAL	A線	1993	9.1	15	3,455	570	

(注1) VAL(Véhicule Automatique Léger)とは、フランスで初めて開発された無人の全自動システムの軽量地下鉄システムである。

(注2) 概数。数年にわたっている。

(出典："Les chiffres clés du transport public urbain 96"

-UNION DES TRANSPORTS PUBLICS)

(2) 各都市の専用軌道公共交通機関の整備概要(2002年3月末時点)

<各都市における整備状況>

	整備済	建設中	計画中
地下鉄	6都市(リール、リヨン、マルセイユ、パリ、レンヌ、トゥールーズ)	1都市(トゥールーズ)	1都市(マルセイユ)
トラム	12都市(グルノーブル、リール、リヨン、マルセイユ、モンペリエ、ナンシー、ナント、オルレアン、パリ、ルーアン、サンテチエンヌ、ストラスブール)	5都市(ボルドー、カーン、グルノーブル、ルーアン、ヴァランシエンヌ)	10都市(クレルモンフェラン、ルマン、マルセイユ、モンペリエ、ナンシー、ナント、ニース、パリ、ストラスブール、トゥーロン)

5. 自動車

[1] 輸送統計

1. 自動車貨物輸送

2003年の自動車貨物輸送は、2,797億トンキロ（前年比1.1%増）。また、トランジットを除くと2,382億トンキロ（仏企業の輸送はこのうち2,099億トンキロ）である。主要貨物の輸送割合は以下のとおり（ただし、トランジットは除く。）。

	営業用 %		自家用 %
工業製品	34.6	農産物・食料品	39.8
農産物・食料品	29.7	建設資材	29.4
建設資材	14.1	工業製品	13.2
輸送機器	4.3	石油製品	5.3
有機化学	3.3	機械	2.5

（出典：INSEE "LES COMPTES DES TRANSPORTS EN 2003"）

2. 自動車旅客輸送

バスの旅客輸送は2003年で426億人キロであり、トレンド的には横這い。内訳は、次のとおり。

	輸送量
イル・ド・フランス圏を除く都市内	56億人キロ
イル・ド・フランス圏を除く都市間	83億人キロ
イル・ド・フランス圏（RATPを除く）	25億人キロ
通学	37億人キロ
自家用	14億人キロ
不定期	185億人キロ
RATP	27億人キロ

（出典：INSEE "LES COMPTES DES TRANSPORTS EN 2003"）

[2] 事業規制等自動車輸送に関する法制度

自動車輸送については、国内交通基本法（1982年12月31日法律第82—1153、以下「LOTI」という。）及び関係デクレによって規制されている。以下、旅客・貨物別に見ると次のとおり。

I. 貨物輸送

1. 現行の規制

(1) カボタージュ輸送の自由化

従来、EUはカボタージュ輸送の許可の数を各国ごとに制限していたが、1998年7月1日からこのカボタージュ輸送が自由化された。仏政府はこれに併せ、自国企業の競争力強化の観点から従来の許可制を廃止した。参考までに、従来の制度の概要を以下に掲げる。

(2) 事業の登録

3. 5トン以上又は14m³以上の貨物を運ぶ自動車貨物輸送事業を行うためには、本社の所在する州知事（le préfet de la région、国の出先機関の長。以下便宜的に「州長官」という。）の下に置かれている登録簿に登録しなければならない（貨物輸送に係る1986年3月14日のデクレ第86—567号（以下「貨物輸送令」という。）第1条）。その要件は、貨物輸送令第4条～第7条によれば、

イ. 職業適格性：(honorabilité professionnelle)

事業を始めようとする者が交通違反、輸送法違反等により有罪判決を受けていないこと。EU域外居住者だった者でフランスに住んで5年以内の場合はその立証義務がある。因みにフランスでは犯罪歴は中央政府で把握されており簡単に照会可能である。

ロ. 財務能力：(capacité financière)

保有車両数で1台当たり2万1千フラン又は最大重量でトン当たり1050フランのどちらか少ないほうの資本を最低限有するか、同額の銀行保証を有すること。ただし、3.5トンから6トンまでの車両のみを保有する事業者はこの義務を免れる。なお、この額は89年EC指令に基づいている。

ただし、仏運輸省によれば、この保証金額では低すぎることから97年7月1日に額を引き上げ、保有者両数1台目は10万フラン、2台目は5万フラン、3台目から2万1千フランとなる予定。

ハ. 職業資格：(capacité professionnelle)

州長官の交付する職業資格証明書を持していること。この職業資格証明書は、①運輸事業を遂行できる能力を証するディプロム（学位）を取得した者（バカロレアを取得した後、上級高等院2年の専門教育を終了するか、一般大学卒業後講習会を経る方法がある。）、②州の地方長官が実施する試験（年2回）に合格した者、又は③運送会社の部門責任者として5年以上の経験を有する者、のいずれかに対してのみ交付される。この試験は、年間で受験者数約3000人、合格率25%程度である。法令（輸送法令、国際輸送等に係る70問）及び経営管理が試験される。因みに、95年の職業資格証明書交付実績は、①929人、②1100人、③300人。92年以降この実績にあまり変動は無い。

登録された事業者には州長官より登録証明書が交付される。ただし、上記の基準のうちいずれかを満たさなくなった場合、又は事業を停止した場合、州長官は事業の登録を抹消する。

(3) 事業範囲の許可

登録をされた事業者は、次の輸送事業が可能となる。（貨物令第14条）

イ. 7.5トン以下のトラック、又は7メートル長以下のコンテナトラック等による輸送

ロ. 国内におけるフランス国籍の輸送事業者の国際輸送の下請け

ハ. 400キロ以内の輸送

二. 道路・鉄道利用の複合貨物輸送で道路輸送長が400キロ以内の輸送

上記以外の輸送を行うためには、改めて州長官の許可が必要となる。許可は、トラックの重量により、Aクラス（38、40又は44トン）、Bクラス（26トン以下）及びCクラス（7.5トン以上26トン未満）に別れている。許可を与える際には、州長官のもとに委員会（une commission consultative regionaux）を設け（構成は、事業者（企業連合会）と政府機関（州の地方運輸局、地方労働局、地方社会福祉局、地方税務局等））、検討が行われる。現在、3万8千社、9万5千台の許可が与えられている。

(4) 国際輸送

EU域内での国際輸送は自由であるが、6トン以上のトラックの輸送についてはEU免許を取得する必要がある。州長官は州内の事業者に対してこのEU免許を交付する。基準は仏国内の上記規制に適合していればよい。

(5) 自家用貨物輸送

企業内輸送のような自家用貨物輸送には規制は無い。フランスでは貨物輸送のおよそ半分は自家用輸送である。

(6) その他の規制

フランスでは、我が国のように車両保管場所の規制は無い。環境規制については、EUレベルで議論されており、EU指令に基づく96年12月の環境保護規制により、96年10月以降走行する車から適用される。

運賃については、1960年から1989年まではTRO（強制適用運賃: Tarification Routiere Obligatoire）であった。1989年1月1日に廃止され、全く自由化された。ただし、経費をカバーできない運賃を設定していないか、地方税務局の会計監査などでコントロールする。しかしながら、運賃水準は低く、事業者は運送事業以外のロジスティックの部分で稼ぐのが普通である。

2. 事業規制緩和の経緯

フランスにおけるトラック輸送事業に対する規制は、1934年から始まった。当時は鉄道貨物輸送を保護する目的であった。戦後小型トラック輸送が発達したが、規制は企業ごとに保有トラックのトン数で制限されていた。1960年ごろからライセンス制になり、保有トラック台数分のライセンスが交付されていた。ライセンスの種類は当初、短距離（400キロ以内）、長距離（国内無制限）の2種類であったが、1973年短距離のライセンスを廃止し自由化した。これに対し、長距離輸送への参入は政策的に制限されていた。1980年当時長距離輸送のライセンスを持つトラック台数は1万1千台。

その後、1982年国内交通基本法の制定、続いて86年に貨物輸送令が制定された。

3. コミッショネール（運送責任を有するフォワーダー）

フランスの運送請負業には、コミッショネールと呼ばれるフォワーダー業に似た業種がある。仏とベルギーにのみ存在する。コミッショネールは、荷主に対して輸送責任を負う点がフォワーダーとは異なる。事業規制も基本的に事業者と同じである。フランスで2500社ほど存在する。SNCFの子会社GEODIS等事業活動は活発で政治力も強い。

II. 旅客輸送

1. バス事業

① 公共旅客輸送事業（運転手を入れて9名以上の輸送）

LOTI第7条により事業活動の本拠地を管轄する県知事（Le Préfet de département、国の出先機関。以下便宜的に「県長官」という。）が保持する登録簿に登録されなければならない（パリ、オ・ド・セヌ、セヌ・サン・ドニ、ヴァル・ド・マルヌの各県にあっては、イル・ド・フランス州の知事（国の出先機関）の登録簿）。登録のためには、

- イ 職業上の信頼性（代表者の欠格事由等の審査）
- ロ 財務能力
- ハ 職業能力
- ニ 国籍要件

の4条件を満たす必要がある。

運賃は認可制である。

② 定期公共輸送又はディマンド公共輸送

イル・ド・フランス地域圏を除き、当該輸送の範囲に応じて、市町村、県、地域圏等により実施され、運賃は各実施主体が決定する。イル・ド・フランス地域圏においては、パリ運輸組合が輸送の責任主体となる。不定期公共輸送については、事業者の存する県の区域を越えない場合を除き、県知事の許可（有効期間10年）を要する。

運賃は認可制である。

③ 観光バス

都市区域内に留まらず複数県を跨って周遊バス事業（席のばら売り）又は貸し切りバス事業を営む場合には、①と同じ要件で県長官の登録簿に登録された上に、同県長官の許可を受ける必要がある。許可に当たっては、需給調整の観点から車両数、車種が制限される。

2. タクシー事業

LOTIの適用はないが、パリの場合は車両毎の免許が必要であり、全体の車両数について制限が設けられている。パリのタクシー台数は、2000年3月現在で14,900台となっている。タクシー車両数が制限されているため、新規免許の基準は原則として存在しないが、95年1月に免許の譲渡を自由化しており、その際には以下のような基準がある。

- ・個人タクシーの場合は、運転者の免許を持っていること。法人の場合は、商法に従って設立されていること。
- ・個人タクシーの場合は、個人営業の講習を受けていること。法人の場合は、累計して、6台以上のタクシー車両の申請を行っていること。
- ・車両のエンジン、ブレーキ等が適正な状態であること。
- ・屋根灯、公正な料金メーター及び適正な終業時間表示器を装備していること。

免許には有効期間はないが、廃業の際や会社が倒産した場合は免許を譲渡しなければならない。

運賃については、経済・財政・産業省において全国のタクシー運賃の上げ幅の上限を定め、その範囲内で各県知事等（パリは警視總監）が運賃を決定する（最高運賃制）。運賃改定は年一回、通常は1月に行われる。なお、パリにおいては、バス専用レーンを、実車・空車の別を問わず利用することができる。

3. ハイヤー事業

運輸省観光局が主管し、各県知事等がライセンスの交付、車両検査、増車申請、ハイヤー運転手の資格授与等の行政事務を行っている。ハイヤー台数は全国で1000台強（このうち、パリ市及びパリ近郊が9割）、ハイヤー事業者数は全国でおよそ200社となっている。車両数についての規制（需給制限）は法令上明示されていないが、各県で新規参入したり増車したりする場合は、申請者はハイヤー組合（Chambre Syndicale Nationale des Entreprises de Remise et Tourisme）に対し事業開始又は増車の理由等を説明し、これを受けて組合と県で協議をする。車両数については、自分の事業規模に併せ、常用車2台につき予備車1台の割合で認められる。また、運賃については規制は一切無く、当局へ届け出る必要もない。なお、パリでは、車に顧客が乗っているときに限ってバスレーン上の通行が事実上認められて

いる。

[3] 自動車輸送業の現状

1. 貨物輸送

事業者数は、長距離・短距離合わせて、2003年で39,249社であった。
保有車両数でみると、1998年には営業用198千台、自家用212千台である。
(出典：OEST "MEMENTO DE STATISTIQUES DES TRANSPORTS-Résultats2003"
OEST "L'UTILISATION DES VEHICULES DE TRANSPORT
ROUTIER DE MARCHANDISES EN 1999")

2. 旅客輸送

バス事業者数は、2001年で都市内事業者が244社(RATPを含む)、その他の事業者が2,968社である。
タクシー事業者数は、2001年で25,589社(従業員5人以上の会社は431社)、従業員35,171人となっている。
(出典：OEST "MEMENTO DE STATISTIQUES DES TRANSPORTS-Résultats 2002")

3. 自家用車使用の状況

自家用車の新車登録台数は2003年で2,500千台、中古車の登録は6,205千台であった。
(出典：OEST "MEMENTO DE STATISTIQUES DES TRANSPORTS-Résultats 2003")

[4] 道路整備

高速道路等の延長は、2003年で高速道路10,379km、国道26,127km、県道359,644km。
(出典：OEST "MEMENTO DE STATISTIQUES DES TRANSPORTS-Résultats 2003")

[5] 自動車検査制度

1. フランスの車検制度の導入

フランスにおける車検制度は、大型トラック(3.5トン超)、バス等に対して運輸省自ら実施する国家車検制度と、民間の自動車整備工場において自家用車、小型営業車に対して実施される民間車検制度がある。

国家車検制度は、1930年代当時の交通状況下で危険性が高い大型トラック等に対する安全確保のため始まった。国が自ら実施することとしたのは、車検に関する知識や技術の蓄えが国にしかなかったことなどによる。

他方、民間車検制度は1992年に、それまで車検の無かった乗用車及び小型トラック(3.5トン以下のものをいう。以下同じ)に対し導入された。背景には、1998年までの車検基準の統一に関する1977年以降のEC指令がある。すなわち乗用車等に対する車検制度が無いままだと欧州諸国から車検逃れの欠陥車がフランスに流入するおそれがあったことがフランス政府の車検制度導入を早めた一因でもあった。また、車検の執行が国ではなく民間の車検執行組織に委任されている理由は、膨大な件数になるとみられる車検制度を運営できる余力が国には無かったことである。他方で自動車整備業界の活性化を促すとの経済的利点も視野にあった。

2. 民間車検制度の概要

(1) 96年の改正の要旨

92年1月から導入されて以降、車検期間や点検項目などで段階的に規制強化が行われていたが、96年1月から、次の3点について規制強化された。

- a) 修理義務が生じる点検項目を15項目から31項目へ増加(これまでのブレーキ、照明信号装置、タイヤ及び排ガスに関する点検箇所に加え、ステアリング、車輪、サスペンション、車軸、ボディ及び非常用装置に関する箇所が加わった。)
- b) 2回目以降の車検を3年ごとから2年ごとに短縮

- c) ディーゼル車についても排ガス規制を実施（ガソリン車は94年10月から既に規制されている。）

(2) 車検期間及び車検項目

乗用車及び小型トラックは、国から委任された民間の車検組織に属する車検場等において、新車は供用開始後4年、以後2年ごとに検査を受けなければならない。また、車検の際の点検項目は52項目であるが、このうち31項目については、不具合の場合に修理義務が生じる。すなわち、不合格箇所について2か月以内に整備しないと罰金が課せられる。（当局によれば、修理義務が2か月以内とは緩やか過ぎるという批判はあるが、規制を始めから厳しくせず一般が受入れやすくすることにより制度導入をスムーズに行うことをより重視している。今後必要に応じ強化する意向はあるとのこと。）

因みに、国家検査は、大型トラックは1年ごと、バスは半年ごとの検査で、不合格の場合は、修理期限を一週間以内としたり、整備不可能の場合運行の用に供することを禁止することがあるなど民間車検より厳しくなっている。

(3) 検査体制

民間の車検場は、99年12月31日現在で、全国で4,272か所（128の独立した車検場を除き、6つの車検組織網に属している。）なお、国の車検場は137か所。また、検査員数は、民間の車検場は約4,700人（国の車検場は約600人）である。

(4) 検査実績

99年には、1,460万件の検査を行い、このうち新車の検査は1,240万件であった。また、検査対象となった新車は、1,060万台の乗用車と180万台の営業用軽車両である。

検査の結果、再検査の対象になった乗用車は全体の20.6%であった。主な、不具合箇所は、

○ブレーキ関係	9.53%
○タイヤ関係	7.19%
○信号・照明装置関係	8.41%
○排ガス規制	6.47%

（出典：ORGANISME TECHNIQUE CENTRAL "CONTROLE TECHNIQUE PERIODIQUE DES VEHICULES AUTOMOBILES -RAPPORT D'ACTIVITE ANNUEL 1999）

[6] その他

1. 大気汚染防止のためのナンバー規制

都市の大気汚染軽減のための車両通行規制制度が導入され、97年10月1日に首都圏で発動された。これは「車両交互走行規制措置」（Déclenchement de la mesure de circulation alternée）と呼ばれるもので、大気汚染のレベルが一定限度に達した場合などに発動され、規制日が偶数日ならばナンバーが偶数の車両のみが、また奇数日ならば奇数の車両のみがそれぞれ当該規制地域の通行を許されるものである。以下概要を紹介する。

(1) 規制の内容

① 根拠法令

「大気及びエネルギーの合理的使用に関する法律（96年12月30日公布）」第12条に基づき、県知事（国の出先機関の長、以下便宜的に「県長官」という。）が条例により規制内容を定める。イル・ド・フランス州の規制は、パリ市（県と同格）及び周辺3県の長官が97年4月に定めた「イル・ド・フランス地域圏の大気汚染に対してパリ並びにオート・セヌ、セヌ・サントニ及びヴァルト・マルヌの各県において実施される交互走行措置の実施に関する県際条例」に基づいている。

② 規制対象区域

パリ市及び周辺3県22市町村にわたる。

③ 規制対象外車両（第6条）

上記条例に列挙されている。主なものは、バス、タクシー等公共交通機関の車、救急車、消防車、警察車、霊柩車、新聞輸送トラック、電気自動車、天然ガス自動車、道路清掃関係車両、道路工事関係車両、郵便関係車両、市場用車両、食品搬送用車両、引越し業者用車両、身障者輸送車両、報道関係者用車両等である。なお、外交官ナンバーは、明確な規定がないが、仏当局は例外扱いをする模様である。因みに、新聞報道によれば、規制地域では全体で約10%の車両が規制対象外となる。

④ 代替措置としての公共交通機関等への乗車無料化措置の実施（第7条）

規制期間中はパリ旅客輸送調整機構（STP）により、規制対象地域のSNCF（国鉄）の通勤線、RATP（パリ交通営団）の地下鉄、バス等、及び近郊の民営バス80社の路線の利用が無料となる。他方、駐車場に関してパリ市が無料措置を取ったようである。

(2) 発動基準

①

1994年4月25日の県際条例で定めたオゾン及び窒素酸化物による大気汚染度のレベルが3に達したか、又は達するおそれがある場合（翌日においてレベル3に達する蓋然性が非常に高い場合をいう。）に発動される。

②

レベル3に達するおそれがあるかどうかについては、関係地方長官の委任を受けて、パリ警視総監が、AIRPARIF（注）等が測定した数値に基づいて判断する。

③

大気汚染度がレベル3に達した場合、又は、パリ警視総監により翌日に当該レベルに到達する蓋然性が高いと判断された場合は、警視総監及び周辺3県の長官との間で、交互走行措置の発動条件が満たされたこと、及びパリにおける規制措置の実施が決定されたことを相互に確認し、当該規制措置が速やかに実施に移される

（注） AIRPARIFとは、大気汚染観測の専門機関で、イル・ド・フランス地域圏で56箇所の観測装置を有し、25人の技術者が観測を実施。観測データはパリ警視庁の中央試験所に送られる。

(3) 住民への周知方法

① 交互走行措置の実施が決定されたら、関係県長官は直ちに関係市町村にその旨を通知する。

② パリ警視総監は、関係地方長官の委任を受け、一般又はマスメディアに対してあらゆる手段により、遅くとも規制日前日の20時までに周知する。（第2条）具体的には前日のラジオ・テレビ、環状道路の電光掲示板、当日の新聞等により規制の発動が周知された。

(4) 違反者に対する処罰（第8条）

規制措置の規則に違反した場合、違反者には900フランの罰金が科せられる。ただし、当日は初めてのケースだったので、警官等が違反車両を止めてチラシを配布する等して注意を喚起するに留めた。

(5) 規制の実効性の確保

① 規制発動日当日は、パリの環状道路（いわゆるペリフェリック）への進入地点69箇所及びパリ市内の主要交差点32箇所に約1000人の警察官等が配置されて、規制の徹底に当たった。

② 公共交通機関に対する損失補填については、制度的かつ観念的には国が70%、関係県が30%の補償を行うことになる。実際は、翌年の運賃計算の際に跳ね返ってくる。この仕組みは、運研センター「MOBILITY」96年夏期号に寄稿した「フランス首都圏の旅客運賃設定方式」を参照されたい。

(6) 規制効果

新聞報道によると規制の効果は以下のとおり。

① 規制措置は成功した。大気汚染レベルは10月1日の朝から許容範囲内に下がった。

② 交通量は、パリ市内で20%減少、環状道路は35%減少。公共交通機関（無料）の輸送量は5~10%増加。因みに、この措置によって走行できなくなる車は、理論上はパリ市内で約41万台、周辺市町村で約75万台と見られている。

③ 住民へのアンケート調査では、全体の83%の人が規制措置を肯定、65%の人が大

気汚染防止に当該措置が効果的だとし、規制措置によって何らかの支障を生じたと答えた人は8%に過ぎなかった。このように、当該措置は住民に極めて好意的に受けとめられたといえる。

2. ノーカーデー

(1) 概要

98年9月22日午前7時から午後9時までの間、ノーカーデーとして全国35都市で中心部に指定区域を設置し、公共交通手段（タクシーを含む）、電気・ガス自動車、パトカー・消防車等を除く全ての自動車の当該区域への乗り入れが禁止された。

本措置は、ヴォワネ環境大臣の各都市市長に対する参加呼びかけに応える形で、市当局が自主的に参加して実施したものであり、強制力を伴わないものであった。

(2) 実施体制

本措置の考案者は、ヴォワネ環境大臣自身であり、環境省がアイデアを練り、各都市当局と協力しつつ実施した。本措置の協力者となった各都市の市長と環境大臣とは、一種の契約書ともいえる「仕様書」(cahier des charges)に署名し、市当局の具体的な協力内容を明確化した。一般的には、環境省が本措置の広報にかかる作業・費用を負担し、市当局は交通規制、公共交通機関の臨時運行、自転車の無料貸出等を担当し、その費用を負担した。本措置に対しては、民間企業の協力も得られ、自転車メーカーによる自転車無料提供、フランス電力公社による電気自動車の無料貸与、自動車会社による資金援助等があった。

(3) 評価

本措置の目的は、都市における自家用車以外の移動方法の可能性を発見すると同時に、都市の騒音を再発見することとされていたが、フランス世論研究所が実施したアンケート調査によれば、実施都市の住民の85%は好意的な回答をしており、21%は週1回のペースで続けるべきとしており、所期の目的を十分に達成したものと評価される。実施日における自動車交通量は、通常時に比べ平均して15~20%減少した。

6. 海運

I. 国内海運

[1] 輸送実績

2002年に国内カボタージュとして積み降ろされた貨物は合計15,375千トン、積み込まれた貨物は合計11,063千トンとなっている。

(出典: OEST "MEMENTO DE STATISTIQUES DES TRANSPORTS RESULTATS 2002")

[2] 事業規制等国内海運に関する法制度

1.

我が国の海上運送法のような統一的な事業法はなく、安全関係の諸規制のほか、商法等に関連規定があるのみである。なお、コルシカ島、大西洋岸の離島航路については、住民の交通を確保する観点から、地域圏・県等の地方公共団体と船社が契約を締結し、サービスの内容、運賃等を規定している。

2.

カボタージュに関しては、1992年12月7日付EC規則NO3577/92により、EU域内においては99年1月1日から自由化された。また、第2船籍船については、上記規則により加盟国自身が自国の第2船籍船にカボタージュを認めている場合に限り、他の域内国においてもカボタージュが認められる。例えば、フランス政府はケルゲルン第2船籍船にフランス沿岸のカボタージュを認めていないので、他の国でも同様にカボタージュは禁止される。

[3] 国内海運産業の状況

2002年に沿岸輸送を行っている企業は73社となっている。これらの企業については、売上高が1853百万ユーロとなっている。

(出典: OEST "MEMENTO DE STATISTIQUES DES TRANSPORTS RESULTATS 2003")

II. 外航海運

[1] 輸送実績

海上貿易量は、2002年で、輸入242.2百万トン、輸出102.8百万トンとなっている。主要貨物は、次のとおり。

	農産物	食料品	固体燃料	石油・石油製品・ガス	鉱石	金属製品	建設資材
輸入	4.4	9.6	16.5	137.3	22.7	1.8	11.2
輸出	15.8	8.6	1.4	19.4	0.9	5.0	4.3
	肥料	化学製品	紙パルプ	その他工業製品			
輸入	5.0	4.5	1.3	30.9			
輸出	0.3	4.6	0.3	37.1			

(出典: OEST "MEMENTO DE STATISTIQUES DES TRANSPORTS RESULTATS 2002")

[2] 事業規制等外航海運に関する法制度

1. 海運同盟に係る独占禁止法適用除外規定

仏独占禁止法(「価格及び競争の自由に関する1986年12月1日の命令」(ORDONNANCE)第86—1243号)には、海運関係についての特別な規定はない。仏は、海運同盟管理規則に関する国連条約(1974年4月6日ジュネーブで締結)の署名国であり、また、EU域内では、海運同盟の独占禁止法の例外を定めた1986年12月22日EU規則(4056/86)の適用を受ける。

2. ケルゲルン船籍制度

フランスでは、1987年、ケルゲルン諸島の船舶登録制度が整備され（87年3月20日のデクレ及びアレテ）、現在、最高65%まで、外国人船員を配乗することができるようになっている。（制度の概要については、95年度報告書を参照されたい。）

ただし、本制度については、旅客船が適用対象外になっており、また、ケルゲルン籍船については、EU内のカボタージュが認められないため、メリットが限られているとの指摘がある。99年1月に海事・港湾・沿岸局長は、国際競争力強化の観点から船舶登録制度を見直すことを表明している。

その後、2005年5月3日のloi2005-412により、ケルゲルン船籍制度を改変して、新たな国際船籍制度（registre international français:RIF）が創設された。これはEUの政策と調和し、海事雇用を促進し、仏商船隊の発展により海事安全・安寧を強化することを目的とするもので、2006年2月のデクレにより、唯一のRIF登録港として、マルセイユ港が定められている。この新たなRIF制度により、ケルゲルン船籍船は、簡単な申請によりRIF船籍になることができ、2007年5月からは、全てRIF船籍に移行することとされている。

3. 航海命令制度

フランスでは、1938年に戦時下に制定された徴用(Requisition)制度が戦後改正され、経済的な危機（crise）下での徴用も可能となった。ただし、被徴用船舶は国の所有とはならず、海運事業者自らが海上輸送に協力するものである。「国家に係る海上輸送に関する1969年5月20日法第69-441号」によれば、手続きは次のとおり。

① 国がまず協議により海運事業者に対して運航協力を求め（Requisition amiable）、運賃も協議で決める。（国が民間船舶をチャーターすることと同じ。）

② もし協議が不調に終わった場合、「戦時における総国家体制に関する1938年7月11日法」及びこれを改正した「物資及びサービスの徴用に関する1959年1月6日のオルドナンス（命令）第59-63号」の手続きにしたがって、国が海運事業者に対して運航命令を出す。事業者はこれに従う義務（obligations）が生じる（従わない場合は罰則がかかる。）が、運賃については、依然として国と事業者が協議して決める。

③ 運送料の協議が不調な場合は、国が運送料を決定する。この場合、損失補償的なものとなる。

運送対象物資については特段の制限はなく、また、対象事業者はフランス国籍の海運事業者であればよく、船舶自体が外国船籍であるか仏船籍であるかは問われない。外航航海の命令も可能である。湾岸戦争時、フランス軍の必要物資の輸送のためにフランス海運が徴用されたが、国との関係でいえば1又は2までの手続きで済んだ。

[3] 政府の基本政策・最近の動向

1. 海運助成制度

(1) 設備投資補助金

フランス船主が、150総トン以上の船舶を新造又は購入した場合に、船価に対して一定限度の補助を行っていたが（前報告書参照）、欧州委員会から競争法違反を指摘され、98年度予算から削除された。

(2) 仏商船隊維持のための補助制度の導入と廃止

政府は1996年7月船舶の分割所有者に対して税制上優遇する措置を内容とする、いわゆるキラ法を制定したが、97年の政権交代の影響を受けて98年度予算から削除された。

(3) 近代化投資等補助金

コンテナ化投資、船舶の改造（長大化、用途変更等）、情報化（コンピュータ化）、船員の教育訓練等、海運の生産性向上・コスト削減、キャパシティ増大等に関する投資に関し、助成。一律の要件はなく、個別審査により支給。国内建造義務はない。

(4) 海運税制

2003年より、トン数標準税制が導入された。10年単位での納税者の選択によることとなっており、税率は以下のとおり。

- 1,000純トンまで 0.93ユーロ
- 1,000純トン～10,000純トンまで 0.71ユーロ
- 10,000純トン～25,000純トンまで 0.47ユーロ
- 25,000純トン超 0.24ユーロ

(5) フラッキング・アウトの現状及び政府・海運事業者の対応策

フランス籍船（100総トン以上の船舶）は、1980年には424隻だったものが、1990年には218隻と減少し、2003年には206隻（うち、旅客船65、タンカー54、その他87隻）となっている。政府としては、物資の安定輸送、産業の保護、国防等の観点から、一定の自国籍船を維持するため、船舶投資に関する助成、RIF制度の導入等の海運支援策を実施している。

(6) 貨物留保政策の有無

軍用物資について貨物留保が行われている。（法的強制力のあるものではなく、慣行として実施。）

[4] 外航海運産業の状況

1. 事業者の経営状況

2000年に、海上輸送を行っている企業は209社で、収入3,725百万ユーロとなっている。

（出典：“OEST”MEMENTO DE STATISTIQUES DES TRANSPORTS RESULTATS 2000”）

2. 保有船籍数

フランス商船隊は、2003年12月31日現在で、206隻（100総トン以上）となっている。

[5] 海洋汚染対策

1. エリカ号事故

① 99年12月12日のエリカ号事故は、ブルターニュ沖120kmを航行中のタンカーが、荒天のため船体が二つに折れて沈没し、積み荷の重油のうち約1万トンが流出したというものである。重油は夏の海水浴で人気の高いブルターニュの海岸数百kmにわたって漂着し、2000年夏の海水浴場の一部閉鎖が危惧されるなど多大の被害をもたらした。

② 事故後、フランス政府はIMOに対し、以下の提案を行っている。

- ・ ヨーロッパ海域に出入りする船舶の監視強化
- ・ 船舶検査体制の強化
- ・ シングルハル・タンカーの使用撤廃期限の前倒し
- ・ 国際油濁補償基金の分担金の上乗せと補償額の引き上げ

2. プレステージェュ号事故

① 2002年11月13日、スペイン北西部ガリシア州沖合50kmを航行中のタンカー・プレステージェュ号（81,500トン、ギリシャ海運会社所有のバハマ籍船）が、荒天により船体に亀裂が生じ、沖合に曳航した後船体が二つに折れて水深3,600mに沈没し、積み荷の燃料油（77,000トン）のうち少なくとも17,000トンが流出した。流出油はスペイン沿岸500km以上にわたって漂着し漁業をはじめ甚大な被害を与えたが、この間フランス政府としても、現場への潜水艇を派遣する等の協力・流出油の監視活動を行うとともに、フランス沿岸への流出油対策を講じた。

② 事故後、11月26日仏西首脳会談（於マラガ）の結果、フランス政府はスペイン政府と共に、重油等を輸送する15年以上のシングルハルタンカーに対して、両国の排他的

経済水域への航行を禁止する措置を翌27日から実施した。また同年12月の欧州運輸相理事会において、EUレベルでも重油を輸送するシングルハルタンカーによる加盟国への入港禁止のほか、シングルハルタンカーのフェーズアウト時期の前倒し等が合意されている。

[6] テロ対策

・イエメン沖タンカー爆発事故

- ① 2002年10月6日イエメン沖で発生したタンカー・ランブール号（30万トン、フランス籍船）爆発事故は、爆発炎上後沈没には至らなかったが乗組員25名中ブルガリア人1名が死亡しており、その後仏・イエメン・米の合同調査団によれば、同船に別の小型船が衝突したテロの可能性が高いとされた。
- ② 事故後、フランス政府は、フランス語圏における治安対策を強化するとともに、内閣の海事担当総局（首相直属機関）の下でも危険海域における治安対策を強化することとした。また2002年12月、IMOのSOLAS条約改正の場において、フランス政府の提案に基づき、沿岸国から沿岸を航行する船舶に対する関連情報の提供の義務化等が合意されている。

[7] 海上安全施策

1997年に恒常的な海事事務調査機関として、BEA-Merが設置された。政府の各機関から独立して事故調査を行うこととされている。BEA-Merは、運輸設備観光海洋省の海事総検査官（Inspecteur général des services des affaires maritimes）の下に属している。

7. 港湾整備・運送

[1] 貨物取扱量

フランス七大港の貨別物取扱高は以下のとおり

	取扱量	農産物・ 食料品	エネルギー	1次産品 ・半製品	(千トン) 工業製品
マルセイユ	92,262	3,865	64,680	17,041	6,685
ル・アーヴル	67,697	4,726	42,928	6,900	13,143
ダンケルク	47,586	2,523	20,437	17,892	6,734
カレー	34,380	49	49	1,328	32,777
ナント・サン・ナザール	31,653	4,552	22,403	3,694	1,004
ルーアン	19,594	7,255	7,262	3,991	1,086
ボルドー	8,615	2,909	4,381	1,052	273

(出典：OEST "MEMENTO DE STATISTIQUES DES TRANSPORTS Résultats 2002")

[2] 事業規制等港運に関する法制度

1. 港湾荷役制度

フランスにおいては、港湾荷役は、1947年9月6日の法律により規制されていた。この法律の下では、職業証明書を持った港湾荷役労働者は所定の港湾に帰属し、当該港湾の労働者中央事務所（BCMO）によって割り当てられる日雇いの仕事に従事することとされており、作業を行わない場合にも補償手当が支給されていた。

しかしながら、このような制度が非効率であり、フランスの港湾が国際競争力を失う要因になると考えられ、港湾荷役制度の改革案が策定され、法律第92—496号（1992年6月9日）が成立した。この法律は、港湾労働者が労働契約による港湾荷役会社の雇用者となること（月給制度）、雇用者の失業補償負担金を各港湾ごとの実態を反映したものとする、非効率な港湾の失業者に対して補償金を支払うこと等を規定している。

2. 港湾整備

(1) 港湾の種類

① 自治港 (ports autonomes)

法律により設置された公施設（公社）により国の一般的監督下にあるが自治管理される港

例：ル・アーブル港、ダンケルク港、ルーアン港、ナント港、ボルドー港、マルセイユ港、ラ・ロッシェル港等

② 国益港 (port d'intérêt national)

国の一般的監督下にあるが施設の管理が商工会議所等に委託（concession）された港

③ 地方港 (port déconcentré)

地方自治体の設置管理する港

(2) インフラ整備

① 自治港

港湾法(code des ports maritimes)によれば、埠頭設置の場合、国が60%、自治港が40%の負担割合であるが、国の実際の補助額は60%の基準を下回っている。船舶通用門の近代化などは、ケースバイケースであるが自治港は平均40%、国は実際少ししか参加していない。港湾の深度維持（海底の掘り下げ）については、国が後で補填する。また、国のインフラ整備財源は一般会計のみである。

施設整備については、国の補助は一切無く自治港が整備する。

② 国益港

国のインフラ整備に関する関与は様々であり、全く補助しない場合もあれば、全額補填する場合もある。

③ 地方港

1980年に行われた地方分権の結果、出現した港で、毎年国が補助額を決めるが、総投資額の22%程度の補助が行われている。

(3) 港湾法典の改正（99年9月11日、政令99/782）

来たヨーロッパにおける港湾間の国際競争に対応するため、自治港について、施設の設置・管理を委託することが認められた。委託契約にあたっては、関係省による承認を受ける。また、自治港が情報通信、コンテナ輸送道路等の港湾施設を利用する企業に資本参加することが認められた。

8. 船員

(1) 船員数

1980年には15,086人いた船員は、1990年に6,360人となり、2000年12月末現在で5,935人へと減少している。このうち、職員は2,720人、部員は3,215人となっている。

(出典：OEST "MEMENTO DE STATISTIQUES DES TRANSPORTS Résultats 2000")

(2) 船員教育機関

船員教育は、建設・運輸・住宅省海事・船員局海事教育課の指導の下に、次の各学校で行われている。

1. 国立商船学校

(ENMM: LES ECOLES NATIONALES DE LA MARINE MARCHANDE)

船長及び機関長を養成する国立の教育機関。ル・アーヴル、サン・マロ、ナント、マルセイユに置かれている。

2. 海事技術教育学校

(CETM: LES COLLEGES D'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE MARITIME)

海事・水産学校の優秀な卒業者を受入れ、商船の下級職員の養成を行う機関。サン・マロ及びマルセイユの商船学校の中に付設されている。

3. 海事・水産教育学校

(EMA: LES ECOLES DE FORMATION MARITIME ET AQUACOLE)

商船、漁船の船員及び養殖などの水産関係の初等教育を実質的に担当している機関。フランスに15校が沿岸地方、特に大西洋側に分布している。

(3) 船員教育に関する政府の基本政策・最近の動向

1995年より、海技の伝承等を目的として、航海士の雇用について政府より助成が行われることとなった。

9. 船舶工業

1. 概要

一般商船、プレジャーボート、艦艇等の船舶を建造又は修理している仏造船業は、企業数は108社、従業員数約19,000人、売上高約28億ユーロである。

フランス造船業の概要

	1990	1995	2001
企業数	136	97	108
従業員数	18,957	14,859	18,993
税別売上高(10億フラン)	11.4	12.0	2.8 (10億ユーロ)
経常利益(10億フラン)	0.4	0.5	0.7 (10億ユーロ)
輸出割合(%)	62.2	72.6	70.3

(出典：CONSTRUCTION NAVALE / DONNEES D'REFERENCE SUR 300

SECTEURS INDUSTRIELS / 仏経済財政産業省ウェブサイト等)

注：商船、作業船、海洋構造物、プレジャーボート、艦艇を含む船舶の建造又は修理を業とする従業員20人以上の企業を対象とする。ただし、造船工場は除く。

2. 商船建造量

フランスの商船建造量は、1999年で16隻87千総トン(世界全体の0.3%のシェア)となっているが、これは総トン数では1995年の254千総トンから減少し続けている。

(出典：ロイド統計)

3. 主要造船所の状況

フランスでは大手1社と中手3社の造船事業者が一般商船を建造、修理している。建造船舶は大型クルーズ船、LNG船、高速フェリー、海洋観測船等付加価値の高いものに特化してきており、その大半が輸出船である。

① 最大手のLE CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE社は総合重工業グループであるGECALSTOMグループの傘下であり、大型クルーズ船、LNG船の建造を得意としている。クルーズ船の受注で2002年まで船台が埋まっている。しかし、政府助成金削減後の生き残り策として、Cap 21と呼ばれる各部門の30%のコスト削減と生産性向上に向けた3年間プロジェクトを98年～2001年にかけて実施し、これを強化するためのCap 21+が継続されている。

② LES ATELIERS ET CHANTIERS DU HAVRE社は、補助帆船クルーズ船を建造する有名な造船所であったが、2000年5月に閉鎖された。

③ ALSTOM LEROUX NAVAL (旧LEROUX ET LOTS)社は単胴型高速船の建造を得意としており、小規模ながらも高速フェリー建造に特化することで今後厳しさを増す欧州造船業での生き残りをかけている。同社もALSTOMグループに属する。

④ 民間企業としてはこの他に、主に国内向けの小型客船、漁船、作業船、小型艦艇等を建造、修理しているSOCARENAM社及びLES CHANTIERS PIRIOU社がある。

また従来から艦艇の建造、修理に携わっている国防省所属の造船工場は、昨今の軍事予算の削減に対応して人員削減を進めつつあるが、最近では非軍事の海洋構造物の分野への進出を図りつつある。

仏の主要な造船事業者

造船事業者	従業員数	造船設備	造船所所在地
LE CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE	4,800	ドック470mx68m 415mx70m	Saint-Nazaire
CONSTRUCTIONS MECANQUES 550		船台2,000トン	Cherbourg

DE NORMANDIE

ALSTOM LEROUX NAVAL 300 ドック80m×14.5m等 Saint-Malo
(出典：フランス造船工業会(CHAMBRE SYNDICALE DES CONSTRUCTEURS
DE NAVIRES)ウェブサイト)

4. 船舶投資に関する政府の助成策

船舶投資に活用することができる仏政府の助成策にはいわゆるポンス法とキラの制度がある。

1986年に施行されたポンス法は仏の海外領土、海外県への投資の促進を目的としており、同地域向けにクルーズ船等を建造する際に活用することができる税制上の優遇措置である。財政当局は毎年この制度の見直しを要求してきているものの、これまで継続が認められてきている。

一方のキラの制度はフランス籍船舶の拡充と質の向上を目的として1996年に新たに制定されたものであり、フランス籍商船の共同所有者に対する税制上の優遇措置である。個人に対しては年間50万フランを上限として、また法人にあっては無制限に、年間収入から船舶の共有持ち分の購入に支払われた金額を控除することができる制度である。しかしながらこの制度については1998年度政府予算案では廃止されることになっている。

5. 造船助成

仏では造船所に対する政府の造船助成策として、船舶輸出金融(OECDの定める条件に沿った輸出入銀行による融資)及び船舶の建造・改造時の直接補助金の交付制度がある。

ECは第7次造船指令により造船補助金の交付方法を定めているが、補助率についてはEU域内国の造船所の建造コストと極東を主とする他国の造船所の建造コストとの比較を行い、EU域内各国政府が交付する補助金の上限値を定めている。仏政府もこれに従い、1977年から継続されている直接建造補助制度を1997年も継続しており、造船所に対して個々の建造契約について契約船価の9%を上限として補助金を交付している。

一方、パリに本部を置くOECDではこのような不公正な公的助成や加害的廉売を無くし、造船業における正常な競争条件を回復し維持することを目的とする造船協定を発効させるべく1989年以降取り組んできている。同協定は1994年12月にEC、日本、韓国、ノルウェー及び米国の造船主要国間で採択されたものの、米国だけが未だ批准していないことから発効には至っていない。EU諸国の造船助成は協定の発効と共に廃止される予定であるが、協定の発効が遅れていることからECの第7次造船指令の期限も1997年末から1年間延長されることが決定された。

10. 観光

[1] 観光統計

出典：Memento du Tourisme 2005

1. フランスにおける観光関連指標

(1) 国際観光収支（百万ユーロ）

	収入	支出	収支
2000年	33,301	19,227	14,074
2001年	33,679	20,055	13,624
2002年	34,190	20,580	13,610
2003年	32,349	20,713	11,633
2004年	32,834	23,021	9,813

(2) 観光消費

フランスにおける観光消費

1,059億ユーロ(2004年)

内訳 フランス人 56.1%
外国人 34.4%

海外旅行をしたフランス人のフランスでの消費 9.5%

これが、GDPに占める割合：6.5%

(3) 外国人受入れ状況（千人、千泊）

	訪問者数	宿泊者数
2000年	77,190	585,441
2001年	75,202	581,035
2002年	77,011	588,429
2003年	75,048	567,006
2004年	75,121	561,295
2005年	75,306	561,742

(4) 世界各国の外客受入数(2004年、百万人)

- ① フランス 75.1
- ② スペイン 53.6
- ③ 米国 46.1
- ④ 中国 41.8
- ⑤ イタリア 27.7

(5) 世界各国の観光収入（2004年、十億US\$）

- ① 米国 74.5
- ② スペイン 45.2
- ③ フランス 40.8
- ④ イタリア 35.7
- ⑤ ドイツ 27.7

(6) 観光業界の現況（2004年）

	会社数	売上高（百万ユーロ）	付加価値（百万ユーロ）
ホテル	27,641	14,980	7,346
他宿泊施設	11,650	3,557	1,486
レストラン	105,719	27,127	12,596
カフェ	46,899	5,373	2,628
旅行会社	4,105	11,822	1,787
合計	196,014	62,859	25,843

従業者数 ホテル・カフェ・レストラン・・・805, 300人（被雇用者）
（2004年12月31日現在） 170, 000人（個人事業者）

[2] 観光活動の状況

1. 観光活動の状況

- (1) 訪問外客数でフランスは2002年に過去最高の7, 700万人を記録したが、2003年にはイラク戦争、仏の猛暑、SARS等の影響を受け7500万人にとどまったものの（前年比で、例えば米国人20%減、日本人15%減）、訪問外客数で世界第1位の座を維持している。しかし、観光収入は外客数の多さに伴っておらず、訪問外客数で世界第3位のスペインと並んでいる。政府は、この一つの要因ともなっていると思われる、外国人に評判の悪い「不親切」、「外国語が苦手」といった問題点を指摘する声を懸念しており、外客一人当たりの収入を増やすため、政府を始め観光関係者の間では観光産業のレベルを上げるための方策を検討している。
- (2) 2002年7月にフランスの日本経団連ともいべきMEDEFは、「フランスがトップであり続けるために（Pour que la France reste en tête）」と題した報告書を公表し、官民の関係者が協力してフランスの魅力を海外に伝えること、訪問客の人数ではなく経済効果を重視すべきこと（長期滞在者、業務旅行者への対策）、インフラ整備・国土整備と観光の整合性を図ること等を提言した。また、この報告書では、2005-2007年に訪問外国人人数世界1位になることを目指す、スペインがライバルと目され、その国際観光キャンペーンが紹介されている。
- (3) こうした動きを受け、政府でも、ラファラン首相の主催のもと、2003年9月に観光関係省間会議(Comité Interministeriel du Tourisme)が20年ぶりに再開され、2004年7月にも同会議が開催されている。この観光関係省間会議で議論された施策の概要は次のとおり。

フランスの魅力を高めるための施策

- ・フランス政府観光局への追加予算400万ユーロ（5.3億円、フランス政府観光局予算の2004年当初の国費部分は33.3億ユーロ（44億円））
- ・フランス政府観光局による2005-2010年のマーケティング戦略の策定
- ・「フランス・クオリティー計画（Plan Qualité France）」の実施
観光収入面の増収を目指し、観光サービスの質の面でライバル国に差を付ける。ホテル、レストラン等に対するクオリティー認定とロゴマークの付与を行う。2004年内に内容を固め、2005年1月から広報開始。
- ・国際空港、国際駅における受け入れ体制の改善
- ・フランス政府観光局ホームページの機能向上

2. 訪日フランス人数の推移

訪日フランス人数は、92年以降順調に伸びており、2003年は85, 179人、2004年は95, 894人であったが、2005年には過去最高の110, 822人を記録した（JNTO統計）。

3. 日本人観光客の状況

フランスを訪れた日本人観光客数は、2001年728千人、2002年723千人、2003年610千人、2004年642千人、2005年667千人となっている（JNTO統計）。

4. 政府観光局の状況

フランス政府観光局（La Maison de La France）は、1967年の「経済利益団体に関する行政命令」（1967年9月23日第67—821号）に基づき、1987年に観光大臣（当時）の主導により設立されたものである。法人格は日本の特殊法人に似ているが、その活動により利益を挙げることが認められており、それを活動に利用することが可能である。なお、同

組織に対する補助金は国からのみ出されており、地方公共団体は年会費を出した上で、個々の事業への共同参加費を支出することとなっている。

海外事務所数は28カ国33事務所、職員数約28人、予算6700万ユーロ（2004年）である。

[3] 観光に関する制度

1. 旅行業制度

「旅行及び滞在の手配又は販売に関する営業行為の諸条件を定める法律」（1992年）に基づき、所管は運輸省であるが、権限は地方長官（国選の知事）が行使する。詳しくは平成7年12月の運輸事情報告書第3部P300以下を参照のこと。昨年の報告書を参照のこと。

2. ホテル・レストランの格付け制度

外国人観光客にとっても利用の目安となる、政府の定めるホテル等の格付け制度がある。これは「ホテル及びレストランの格付け及び価格に関する法律」（1942年4月4日法律第334号）により定められ、詳細には同政令（1966年6月13日政令第371号）、観光ホテルの格付けの手続き・基準を定める省令（1986年2月14日省令）、及び観光レストランの格付けの基準を定める省令（1999年9月27日省令）がベースとなっている。

この中で特にホテルの格付けについては6つの区分に分類されており、原則として、サービスの質によるのではなく、部屋数、公共スペースの広さ、エレベーターの有無、トイレの有無など外形基準をもとに分類されているが、広く一般的にホテルランクの目安のひとつとして利用されているところである。なお、レストランについてはこれまでも基準があったが99年に新たに一定の基準が定められ4区分に分けられているものの、ホテルに比べてレストランの場合はミシュランガイド等によるレストラン評価が従来から一般に浸透しているのが現状である。（レストランの基準改訂前については、平成8年12月の運輸事情報告書第3部P414以下を参照のこと。）

3. 「花がきれいな街・村」

1959年に始まった「花がきれいな街・村（Villes et Villages Fleuris）」と題する制度があり、地方の観光振興に資する政策として挙げられるが、これは仏全国の市町村から一定の基準に基づいて選考され、2,165の市町村（2002年）に対して5段階に分けたタイトル（花のマークが1つのものから、花のマークが4つのもの又は大賞（Grand Prix）まで）が与えられている。最も望ましい受け入れ姿勢を提供し、街全体の整備政策において体系的に特別な美化活動を守っているところとして、161の市町村に対し花4つ（うち63の市町村に大賞）が与えられている（2002年）。実際に、与えられたタイトルを看板に表記して当該市町村区域の入り口となる場所でも表示されている。

制度開始当初は選考にあたって600の市町村による候補者登録であったが、72年に5,300、93年に10,000を超え、2002年には11,000の候補者登録数に至っている（仏の市町村は36,000以上にのぼる）。

これらのタイトルの選考に当たっては、①木や花といった植物的な観点、及び②建物の美化・環境への配慮・にぎわい・住民による美化活動への参加レベルといった市町村の生活上の観点の、2つの観点が考慮されており、毎年夏に市町村を訪れ翌年のはじめに全国規模での選考結果を公表している。この選考手続きは、仏の地方分権の流れの中で1988年以降は県と地域圏（région）が中心となって運営されているが、選考手続き自体は国レベルの「花がきれいな街・村に関する審議会」が定めている。手続きの流れとしては、①市町村が市町村レベルで選考実施→②県が県レベルで選考を実施し、地域圏レベルの候補先を絞り込み→③地域圏が花1つから花3つまでの市町村を選定→④「花がきれいな街・村に関する審議会」が花4つ及び大賞を選定。

（注：「花がきれいな街・村に関する審議会」は、関係省庁、地方自治体、その他の公的機関、観光業界や園芸・景観の専門家らにより構成。活動のための予算は設備運輸省、（関係団体を通じて）農業省、園芸業界、その他関連協会からの財源による。同審議会を中心として、一般及びプレスに対する本件広報活動を実施しているほか、市町村における緑地帯整備

に関連して例えば園芸関係団体を通じた農業省からの財政的支援など、各種関連団体からの財政面での支援を実施。また、美化の促進・改善のため、官民の関係者により「花がきれいな街・村に関する全国大会」を2年に一回開催。）

[3] 政府の基本政策、最近の動向

1. 観光に関する行政機関

国の機関としては、2002年6月からのラファラン内閣のもと、設備・運輸・住宅・観光・海洋省の観光局が観光を所管しており、現在、ペルベン大臣のもと運輸・設備・観光・海洋省が所管している。また、特に観光については、レオン・ベルトラン観光担当閣内大臣が観光問題を統括している。

政府観光局としては、上述のLa Maison de La Franceがある。この他、観光担当省への種々の諮問や観光に関する審議を行う国家観光理事会（Conseil National du Tourisme）や観光に関する経済分析を行う国立観光研究所（Observatoire National du Tourisme）等がある。

2. 最近の政策の動向

(1) 福祉としてのバカンス政策

国民は等しくバカンスを楽しむ権利を有するべきであるとの哲学に基づき、低所得者層、中小企業労働者等がバカンスを手軽に楽しめる環境を整備する施策を実施してきている。

① バカンス連帶給付制度（99年5月創設）

本制度に参加するホテル・運輸事業者等が提供するサービスと、低所得者、長期失業者、若年失業者、身障者等のバカンス需要の仲介を、ボランティアの慈善福祉団体が行い、低所得者等が格安料金で一般と同じサービスを受けられるようにするもの。申込み条件は特にないが、サービス供給枠の範囲内で低所得者、長期失業者、不安定な職に就いている者等から優先される。2000年には1万人、2001年には2万4千人が同制度を利用している。

（例：子供に対する無料又は低料金により、家族にとっての1週間の平均滞在費用が38～107ユーロとなる。また、SNCFが一人往復23ユーロの2等均一料金を、エールフランスが主要都市間を一人往復61ユーロで提供。（2002年7月））

② バカンス小切手の適用範囲拡大（99年7月）

バカンス小切手制度の概要は以下のとおり。

- ・ 企業又は企業委員会（労使の代表から構成され経営方針、労働条件等について検討する組織）が全国バカンス小切手協会（特殊法人的組織）と契約した場合、労働者の積立金に対して、企業から積立額の20～80%が拠出される。
- ・ 労働者の毎月の積立金は、月最低賃金の4～20%とされている。
- ・ 企業拠出額については、所得税等が免除される。
- ・ 労働者は4ヶ月以上の積立をした後で、バカンス小切手の形で積立金＋企業拠出金相当額を受け取ることができる。
- ・ バカンス小切手は宿泊、交通、レストラン、余暇活動等の全国13万以上の施設で利用することができる（同小切手の利用内訳は、宿泊34.5%、交通32.5%、レストラン21%、余暇活動12%）。事業者によってはバカンス小切手による支払いの場合、特別割引を受けられる（フランス国鉄の場合、最高50%等）。
- ・ バカンス小切手の適用範囲拡大：制度創設当初は従業員50人以上の企業等に適用が限られていたが、99年7月改正では、この限定を廃止し、中小企業の労働者もバカンス小切手のメリットが享受できるようになった。
- ・ バカンス小切手の発行高は6億9200万ユーロ（2001年）

(2) その他

① 宿泊関連施設整備

地方の観光協会の所有する宿泊施設の改修に、98年は1690万フランが予算に計上されている。

② 国際協力

フランスはこれまで32カ国・地域と観光に関する国際協力の取り決めに締結している。最近では、2003年にロシア、2004年にタイと締結している。内容は、観光政策、観光事業等に関する情報交換、共同の観光投資に関する調査研究の推進、観光関係政府代表機関の相互設置等である。

1 1. 二国間協力

1. 2002年1月の扇国土交通大臣とゲソ仏設備・運輸・住宅大臣との会談（於：東京）の結果を受けた日仏二国間協力のスタートとして、同年9月11～13日、日仏会合（於：パリ）が開催された（仏側は同省経済国際局長・国際部長等、日本側は国際業務課長・国際建設課長等が出席）。この枠組みにおける日仏間の協力分野としては、ITS、都市交通及び海洋汚染の3分野とされているが、同会合においてITSと都市交通に関し各セッションに分かれて情報・意見交換などが活発に行われた。その後、2003年6月に海洋汚染会合（於：東京 日本側は国際担当審議官・国際業務課長等、仏側は海事船員局海上安全部長等が出席）が、2004年2月に都市交通会合（於：東京 日本側は国際担当審議官・国際業務課長等、仏側は国際部長・陸上交通局公共交通部長等が出席）などが開催された。また、都市交通会合については2005年6月（於：パリ）に開催された。

2. 2002年1月の扇—ゲソ会談を受けたもう1つの協力分野として航空事故調査があり、同年10月には仏の航空事故調査事務局との間で、同分野における協力のための合意文書が日仏の事務局長間により署名され（於：パリ）、両当局間の研修生の交流等が開始されている。