

II-3 フランス農村地域における県の公共交通 —ムーズ県およびムルト=エ=モゼル県の事例—

西村 茂

はじめに

フランスでは、交通権の実現を目的として、交通管轄組織(国および市、市連合、県、州など自治体またはその協力組織)^{*1}が、それぞれ管轄する区域全体に渡って、公共交通サービスを提供する責任を有している。

交通法典は道路旅客交通に関して、都市地域を管轄する交通管轄組織(市や市連合など)と非都市地域を管轄する交通管轄組織(県)を区分している。^{*2}前者は、都市交通区域^{*3}を管轄し、後者はそれ以外の区域を管轄する。

すなわち法律により、人口が低密度の農村地域、過疎地の公共交通に責任を持っているのは、広域自治体の県であることがフランスの特徴である。モビリティに入るのは6300市(市の17%)、人口3450万人(全人口の50%)にすぎず、^{*4}面積は85,880km²^{*5}(本土の17%)しかカバーしていない。そのためフランスにおける交通権実現の実態を評価するには、県の公共交通がどのように提供されているかを分析することが不可欠である。しかしこれまでのフランスの公共交通に関する研究は、都市地域を対象にしたものが多く、とくに日本におけるフランス研究では、交通権、交通税、新型路線電車を考察対象にしたものがほとんどであった。^{*6}路面電車は都市の交通手段であり、交通税も都市交通区域を管轄する自治体だけが課税できる。交通税はフランスにおける公共交通を支える重要な財源であるものの、この税を持たない県が農村地域の公共交通を支えているのである。本稿では、このような研究上の空白を埋める試みのひとつである。^{*7}

本稿は、ムーズ県議会交通担当 Darney 氏、カントン=ド=ボイド市共同体副議長 Mazzier 氏、ムルト=エ=モゼル県議会交通担当 Gegout 氏、からのヒアリング(2017年10月24日～27日)と提供資料、またシャルドン=ロレン市共同体の Alleaume 氏から提供された資料に基づいている。

第1章 ムーズ県 Meuse

第1節 県議会の公共交通サービス

第1項 県の概要

ムーズ県は、フランス北東部のグラン・テスト州に属し、ベルギー王国に接している。面積6,211.4km²で、人口199,315人(2014年)であり、人口密度30.8人/km²と低密度の地域である。^{*8}フランスの中でも人口が少ない県のひとつであり、人口は1975年の203,904人から減少している。

ムーズ県は農村県である。^{*9}県内の主要な2都市圏は、県庁所在市のバル=ル=デュックを含む都市圏が約18,000人、ヴェルダン都市圏が約3万人と小規模である。県内には501の市があるが、その90%は人口500人以下である。

県が責任を持ち公共交通を提供すべき区域(2014年)は 5,747.2km²(県の 92.5%)、カバーすべき人口は 132,952 人(県の 66.7%)と広範囲である。^{*10}

山間地はなく、人口が低密度で分散しているため、移動のニーズも分散的である。そのため通勤の 80%が自家用車によるものであり、残りは徒歩 10%、自転車 2.8%、公共交通利用は 2.3%にすぎない。^{*11}

このような状況をふまえて、県としては、移動制約者の足の確保と環境保護の観点から、自家用車利用の制限、公共交通サービスの充実のため 10 年間の計画(2009年～2018年)として「モビリティと交通アクセシビリティに関する県基本計画」^{*12}を作成して取り組んでいる。

第2項 県が組織する公共交通

県の交通ネットワークは、「農村という条件の中で、利用者の移動ニーズにより良く応える目的」で形成されている。^{*13}

2009年に、乗客の増加を目的として、乗車率が相対的に高い路線を残し、それ以外をデマンド型の路線バスに転換する改革を行い、^{*14}定期路線バス 21 路線を、都市間を結ぶ 10 の定期路線(県内 104 市をカバー)、15 のデマンド型路線(141 市をカバー)、3 つの都市と新幹線駅を結ぶ 3 路線、に再編した。^{*15}2016年6月現在では、7 定期路線(100 市をカバー)、13 デマンド型路線(145 市をカバー)、3 新幹線駅バスが運行されている。^{*16}

ムーズ県が運営する主要なサービスは以下のようである。

1. 学校交通(小学生から高校生までの通学を対象)

学校施設を結節点として編成されているスクールバスである。ルートの編成は商業路線バスとは区別された交通網として、通学が効率的に運行できるように配慮されているが、一般乗客の混乗も認められている。^{*17}

運賃は距離に関係なく単一で設定され、2016年度(2016-2017)に1年定期が、31ユーロから85ユーロに大幅に値上げされた。^{*18}運賃は毎年、県の条例で決定されるが、2016年度の値上げに際しては、反対の手紙、メール、請願書が寄せられたが、公聴会は開催されなかった。生徒1人あたり年間コストは800ユーロと計算されており、県の負担は値上げ後でもコストの90%近くを占めている。地域によっては、市共同体から追加的な補助もなされている。

料金の割引措置として、1家庭で子供が2人以上の場合145ユーロの「家族カード」がある。バス停から2km以上離れたところに住む生徒にも、割り引きがある。逆に、決められた学区を超えた通学については、200ユーロと負担増になる。^{*19}また各種の社会保障を認められている世帯は、運賃無料の措置がある。

カボタージュ cabotage: 農村地域におけるバスの運行形態^{*20}

カボタージュとは、バスが主要道路網から離れ、道路の左右に点在する村の中の停留所を経由する運行形態を指している。ムーズ県には、医者、薬局、郵便局、商店などがない小さな市が多数あり、その大半には路線バスやデマンド交通がないものの、スクールバスは通っていて一般乗客が乗車できる。そこで、このカボタージュによって、

少なくとも朝 1 便の往路と夕方 1 便の復路が確保でき、中学校や小学校のある主要な市へアクセスできるようになっている。ただし、カボタージュは、直行路線、高速バスとは対極的な運行形態であり、時間ロスが生じ、走行距離も長くなってしまいうというデメリットが生じる。

2. 商業路線バス(各市を結ぶ定期路線)

2009 年に 10 の定期路線と 3 つの新幹線駅直行便に再編成された。廃止された路線はデマンド型に変更されて存続された。^{*21}2016 年には 7 路線となっている。^{*22}

2013 年 1 月からは、生徒が学校休み期間(水曜午後、週末、祝日、バカンス)に無料で路線バスを利用可能にする措置がとられるようになった。^{*23}

運賃は距離に関係なく一律 4 ユーロである。他に 10 枚綴りの回数券が 23 ユーロ、1 ヶ月定期 35 ユーロとなっている。また 26 歳未満は年間 15 ユーロのパスを利用できる。高齢者割引はないが、4 歳未満、障がい者の付き添い、失業者は無料である。^{*24}

3. デマンド交通

2016 年現在、デマンド交通は 13 路線ある。^{*25}このデマンド交通は以前に走っていた定期路線バスのルートを残して存続させたものである。時間と行程、停留所は固定されているタイプのデマンド交通であり、いわゆる「ドア・トゥ・ドア」ではない。車両は 9 席以下のものが使用される。^{*26}

利用は、前日 17 時までに予約センターに電話(無料)し、停留所名と希望の時間、往復か片道か、を知らせる形をとっている。^{*27}

料金は定期型と同じ体系で、移動距離とは関係なく単一料金であり、回数券、一ヶ月定期がある。

デマンド型に変更して、路線バスを存続させる方法は、乗客の少ない低密度地域で公共交通サービスを維持する方法の一つであり、貴重な取り組みといえるが、平均利用数は、1 路線 1 日当たり 3 回と低迷している。その原因として、広報が不足していることに加えて、次の点が指摘されている。

第 1 に、移動制約者のニーズは、同一地域内の移動、地域の中心市の医者、薬局、郵便局、商店への移動が主なものである。しかし、現行のルートは、「線」のネットワークになっていてニーズに合っていない。ルートを「星型」「ゾーン」のネットワークへ変更する必要がある。今後、ゾーン内の移動、路線バス停留所や中心市街地への接続に再編することが検討されている。

第 2 に、市と県の間にある市共同体とのパートナーシップが不可欠である。交通ネットワークを効率的なシステムにするには、県よりも狭い市共同体レベルが最適であるということを経験が示している(市は狭すぎ、県は広すぎる)。

4. 交通基本計画^{*28}

交通法典は、都市交通地域における計画作成を義務づけているが、県の交通計画の作成は任意である。ムーズ県は 2008 年 11 月に、10 年計画として「モビリティと交通アクセシビリティに関する県基本計画」を採択決定している。この計画は、公共交通サービスに関する総合的な諸目標を定めているが、とくに障がい者や移動制約者の公共交通へのアクセシビリティを改善する投資計画が盛り込まれたことが新しい点であっ

た。

5. 財政

公共交通関係の支出総額は 1600 万ユーロであり、県の経常予算総額 2 億 500 万ユーロに占める割合は、7.8%である。

図①ムーズ県の公共交通経常予算の支出と運賃収入(直近数年の概算)^{*29}

単位：千ユーロ

	支出	運賃収入	運賃収入/支出
学校交通	12,600	850	6.7%
定期路線	3,400	220	13.8%
デマンド交通		8	
新幹線駅路線		240	
合計	16,000	1,318	8.2%

運賃収入の支出カバー率は、8.2%(学校交通 6.7%、商業路線 13.8%)と低い。都市交通区域の率(2011 年)は「全国平均で 30%ほど」^{*30}であり、ムーズ県の率は、相対的にかなり低いことがわかる。

学校交通への支出は、商業路線の 3.7 倍と大きく、県の公共交通支出で中心を占めるのは、学校交通であるという実態がわかる。^{*31}このことからスクールバスが県内公共交通ネットワークに占める重要性、一般乗客の混乗や生徒の路線バス無料乗車などが実施されている意味も理解できる。

また 2013 年の県議会資料(会計年度は不明)^{*32}では、学校交通を除く公共交通(商業路線)支出総額は 400 万ユーロで、その内訳は、定期路線 265 万ユーロ、デマンド交通 41 万ユーロ、新幹線駅直行便 94 万ユーロ、となっている。

2 つの資料から運賃の支出カバー率は、デマンド交通では 20%程度であり、逆に定期路線 80%程度、新幹線駅直行便は黒字、と推定できる。ただしデマンド交通が県の公共交通支出に占める比率は 2.6%(商業路線に占める比率でも 10.3%)しかない。このことは、乗車率が低く採算の悪い定期路線バスに替えて、低密度地域に適したデマンド交通を実施しても、県にとっては大きな負担ではないことを示している。

第2節 カントン=ド=ボイド市共同体のタクシー・チケット^{*33}

2004 年 1 月 1 日創設された市共同体は、24 市の上位にある独自の課税権と直接公選議会を持つ自治体である。人口は 6,488 人(2013 年)、面積 336.4km²であり、その人口密度は 19 人/km²と低い。市共同体の所在する中心市である Void-Vacon 市は、人口 1,646 人(2014 年)の小さな都市であり、その面積は 35.58km²、人口密度は 46 人/km²である。区域内には、フランス国鉄の駅がなく、比較的近い都市 Commercy にバスでアクセスすることになる。

市共同体は、県の組織する公共交通サービスとは別に、高齢者の外出と交流、社会参加を移動を促進するための独自の補助制度を設けているので紹介したい。

市共同体では独自に、70 歳以上の高齢者および障がい者を対象として、タクシー運賃の 80%(上限 50 ユーロ)を補助するチケット *bons de transport* を配布している。

運行事業者は、市共同体と協定を結んだ地元の複数のタクシー会社である。利用者はタクシー会社に直接連絡して利用する。^{*34}

2011 年に利用数が前年より大幅に増加している。その理由は、利用促進のためチケット配布数を 67 枚(2010 年)から 1559 枚に増やして利用を促した結果であった。また利用促進のため、年度を超えてのチケット利用も認めている。今後もさらに利用を促す活動に取り組む予定となっている。

図②タクシー割引チケットの利用数の推移^{*35}

年度	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
利用チケット数	3	28	43	51	42	303	287	214	160	120

市共同体の負担額をみると、年間 8,298 ユーロから 13,199 ユーロとなっている。

図③タクシー割引チケット支出額の推移:単位ユーロ^{*36}

年度	2011	2012	2013	2014	2015
支出	9135.07	13199.68	9070.48	8298.43	9552.54

市共同体は、この他に関連する補助制度として、家事支援や配食サービスを実施する「農村地域における家庭支援」*L'Aide à Domicile en Milieu Rural* という名称の NPO に対して、交通費を補助している。

以上のように、カントン=ド=ボイド市共同体は、低密度地域において、県の公共交通を補完する独自の取り組みによって、高齢者の外出支援に成果を上げている。

第2章 ムルト=エ=モゼル県 *Meurthe-et-Moselle*

第1節 県議会の公共交通サービス

第1項 県の概要

ムルト=エ=モゼル県は、ムーズ県の東に隣接し、同じくグラン・テスト州に属している。県庁所在地のナンシー市は、パリから東へ 280km の所にある。

面積は 5,245.9km²で、2014 年の人口は 747,707 人であり、^{*37}人口密度 142.5 人/km² である。人口でムーズ県のほぼ 4 倍、人口密度で 4.6 倍ある。県の面積では両県に大きな差はないものの、都市化された範囲はムルト=エ=モゼル県の方がかなり広く、9 つの都市交通区域がある。そのため県の管轄する公共交通がカバーすべき面積は 3,537.0km²(県の 67.4%)で、ムーズ県 5,747.1km²と比較して狭い。ただし県の公共交通が責任を負う人口は 179,863 人(県の 23.9%)で、ムーズ県の全人口に匹敵する規模である。

ムルト＝エ＝モゼル県は農村県とはいえないが、県が非都市地域でデマンド交通への補助を行っているので調査対象とした。

第2項 県が組織する公共交通

現行の県交通基本計画 Schéma départemental des transports et des déplacements は、2011年6月に県議会で採択されたものである。これに基づく、事業者との新たな契約は2013年9月に締結されている。^{*38}

1. 学校交通

435路線が運行され、毎日2万7000の生徒が利用している。また一般乗客の混乗が認められている(ただし座席のキャパシティの範囲内とされている)。^{*39}

2. 商業路線バス

2011年に採択された県交通基本計画によって、3つのサービス(構造路線、主要路線、地方路線)に区分して体系化された。現在、定期路線は36路線で、7つの構造路線、16の主要路線、13の地方路線がある。^{*40}

運賃は距離に関係なく一律2.75ユーロである。10枚綴りの回数券が14.3ユーロである。この回数券は、65歳以上の高齢者および26歳未満の若者は11ユーロになる。20枚綴りの回数券が24.2ユーロ、1ヶ月定期41.8ユーロとなっている。^{*41}4歳未満および各種の社会保障サービス受給者は無料である。^{*42}

3. デマンド交通

路線バスを補完する形で運行されている。すべての住民が利用できる。乗客座席数8席以下で、移動制約者に対応した車両が使用されている。^{*43}

本来は県の責任であるデマンド交通の運営は、市共同体または事務組合に委託(パートナーシップと呼ばれる)されている。現在実施しているのは、ペイ＝リュネヴィロワ混成事務組合^{*44}(2012年7月9日から)、シャルドン＝ロレン市共同体^{*45}(後述。2014年3月1日から)、グラン＝クロネ市共同体^{*46}(2014年5月1日から)の3つである。日常的に利用しているのは2000人程度と見積もられている。^{*47}

4. 障がい者のためのデマンド交通

2013年9月より実施されている。県の公共交通ネットワークを補完し、予約制で運行している。前日までに専用の番号に電話で予約する。受付は月曜から土曜まで7:00～19:30。定期路線バスの時刻とルートに合わせて(最寄りの停留所まで)運行される。障がいを持つ生徒については、別の車両で特別のサービスがあり、登録の必要がある。^{*48}

5. 財政

運賃収入の支出カバー率は、4.5%～5.8%とかなり低い。

図④ムルト＝エ＝モゼル県の公共交通経常予算の支出と運賃収入の推移^{*49}

年度	2013	2014	2015
支出	36,798,089	34,082,749	34,563,929
運賃収入	1,672,693	1,875,531	1,995,811

運賃収入/支出	4.5%	5.5%	5.8%
---------	------	------	------

第2節 シャルドン=ロレン市共同体のデマンド交通^{*50}

市共同体に属しているのは39市だが、全体として農村地域である。人口は1万277人(2013年)、面積は323km²、人口密度は31.8人/km²である。

定期路線バスが不便な地域で、ルートは主として近隣の2都市(Pont-à-Mousson と Toul)につながるものに限定され、県庁所在市ナンシーへ向かう路線はない。時刻や本数は、通学・通勤の時間に対応し、住民のニーズに充分対応していない。

以前、県が管轄していたデマンド交通は10市だけをカバーしていたが、それを再編して、2014年3月より市共同体が運営することになった。

1.目的

住民のモビリティ確保は、買い物、健康、行政サービスなどの分野で生活の質を維持するのに不可欠である。農村地域ではマイカーによる移動が基本であるが、若者、主婦、高齢者にはその手段がない(75歳以上の高齢者は、域内人口の8%、15～24歳の若者は9.4%)。また、公共交通サービスにおける地域間不平等との闘いも必要である。

デマンド交通は、移動制約者の個別ニーズに応えるフレキシブルな移動サービスであり、スクールバス、定期路線バス、鉄道を補完することで、低密度地域の全ての人々に交通権を保障することを可能にする。

2.運賃・運行形態

曜日、時刻、行き先(商店、役所、病院など)が固定されたタイプのデマンド交通であり、「ドア・トゥー・ドア」ではない。39市に、それぞれ週2回の運行がある

「行き」は、自宅から定期路線のバス停まで、「帰り」は同じバス停から自宅まで、となっている。時刻は固定されているが、予約があった出発地と人数によって変化する。距離を最短とするように、ルートも変化する。

チケットは運転手から購入する。運賃は片道2ユーロ、往復3ユーロとなっている。

予約は前日の16時までに行う必要がある。

3.事業者

運行は、地方の交通事業者に委託されている。契約期間は2年間(2014年3月～2016年2月末)だが、1年のみ延長可能で延長された。

車両は、在籍数5席で車いす対応のものを使用している。ただし乗客が1人の場合5名以上の場合は車両を替えて対応している。

4.利用実態

2年間(2016年2月末まで)の利用者は、25人(13市に居住)と少なかったが、利用数(往復も1とカウント、往復の割合は67%)は、1年目が83、2年目が131回(往復の割合77%)と増加し、走行距離も2053kmから2717kmへ伸びている。

図⑤デマンド交通の利用回数・走行距離^{*51}

	2014年3月～2015年2月	2015年3月～2016年2月
利用回数	83	131
走行距離(km)	2,053	2,717

1年目に利用促進のためインターネット、ポスター、地方紙の記事掲載、パンフレットの全戸配布を行い、2年目には各市にデマンド交通を利用しような人の情報提供を求め、予約センターの職員がその人へ電話をかけサービスの説明する活動を行った。推移はそれらの広報活動の効果があつたことを示している。さらに2016年には、地方紙、ラジオでの広報、公式サイトへの更新、広報誌などに取り組んでいる。

利用の拡大を目的に、時刻表の再編(プール、スーパーの営業時間に合わせるなど)、停留所の場所の見直しも行われた。さらに市共同体の福祉関係職員に対して、公共交通に関する研修を受けること、デマンド交通を体験することを奨励している。

利用目的をみると、商店 28%、市場 8%(買い物合計 36%)、医者 24%、鉄道駅 8%(無回答 32%)となっていて、主として買い物、通院のニーズに対応している。

主な行き先は、区域外の2つの都市になっている。行き先の比率をみると、Pont-à-Mousson市へは1年目55%、2年目69.4%と増加し、Pagny市は38%から43.3%へ増加している。

また利用者の満足度に関して、電話アンケートを実施したが、非常に満足しているとの回答が寄せられている。

5. 収支

運賃収入の支出カバー率は、7.4%とわずかであることがわかる。

県議会からの補助は経常赤字(3263ユーロ)の50%、州議会からの補助は同25%とされている。実際の2014-2015の収入をみると、県補助50%、州補助20%となっており、市共同体の負担は30%と抑えられている。

図⑥シャルドン=ロレン市共同体のデマンド交通(2014年3月-2015年2月)^{*52}

支出		収入	
運行費(事業者)	2822	県補助	1632
人件費(予約業務)	700	州補助	641
		運賃	259
		市共同体負担	990
合計	3522		3522

※広報活動の人件費は含まれていない

おわりに

フランスの農村地域では、県が公共交通の提供に責任を有し、運賃収入比率が低いような低密度地域でもサービスを確保しており、県と市の間にある市共同体も県の補助の有無にかかわらず、独自の公共交通サービス(デマンド交通、タクシーチケット)で移動制約者の外出を支援している。

県全体で長期の交通計画を決定しながら、生徒、高齢者のニーズを考慮しつつ、効率的な運営(路線の見直し、デマンド交通への移行、利用者増のための広報、事業者への運行委託)なども取り組まれている。

これまで指摘されてきた地方都市における地域公共交通問題に対する欧米諸国の対応の特徴である、公共交通サービス提供を自治体の責任としていること、自治体による包括的で長期的な交通計画が策定されていること、広域的な公共交通の調整が確立していることなどが、*⁵³フランスの農村地域の公共交通サービスでも確認できたといえる。

※本稿は、科学研究費助成事業・基盤研究(B)(海外学術調査)「低密度地域自治体による公共交通政策と福祉の研究－仏独英フィンランドの総合的比較」による調査研究の一環である。

*1本稿では、Autorités Organisatrices des Transports(AOT) を交通管轄組織と訳す。都市地域の交通管轄組織 AOTU が都市交通局と訳される場合があるが、AOT とは公共交通の整備に責任と権限を有する公共団体を指すものであり、自治体の一部局ではない。都市の AOTU とは、交通税を課税する権限をもつ自治体またはその協力組織である。なお従来の AOTU という名称は、地域公共活動の現代化とメロポール設置に関する 2014 年 1 月 27 日の法律第 2014-58 号 LOI n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles によって、モビリティ管轄組織 Autorité organisatrice de la mobilité(AOM)に変更されている。交通法典の L1221-1 条、L1231-1 条、および交通サービスの質向上組織 Autorité de la qualité de service dans les transports(環境省環境・持続的発展評議会に置かれた機関)の公式サイトを参照。

<http://www.qualitetransports.gouv.fr/les-acteurs-de-transports-r124.html> 以下、インターネット情報への最終アクセスは、すべて 2017 年 3 月 3 日現在のものである。

*2交通法典 L3111-1 条。

*3共和国の新たな地方組織に関する 2015 年 8 月 7 日の法律第 2015-991 号 La loi no 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République によって、従来の都市交通区域 Périmètre de transport urbain(PTU)は、名称が「モビリティ管轄組織の区域」Ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité に変更されたが、本稿で扱うデータの時期から都市交通区域のままとする。

*4市の数と人口は 2015 年の数値。CEREMA,*Transflash* n° 408,le 10 novembre 2016

http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/Transflash_408-vfok_cle03a55c.pdf

*52013 年の数値。Cour des comptes,*Rapport public annuel 2015*,février 2015,p.263.

<https://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/Rapport-public-annuel-2015>

*6筆者によるバ＝ラン県のデマンド交通の分析については以下を参照されたい。西村茂「フランスにおけるデマンド交通の特徴と課題－アルザス州バ＝ラン県現地調査報告－」『地域政策研究年報 2015』(金沢大学地域政策研究センター) 通巻 5 号、19-28 頁、2016 年 3 月。

*7共和国の新たな地方組織に関する 2015 年 8 月 7 日の法律第 2015-991 号によって、2017 年 1 月 1 日に定期路線バス、9 月 1 日に学校交通に関する権限は州に移管されることが決まって

いるが、この点の検討は別途行いたい。

* 8 CEREMA, *Transports collectifs départementaux Évolution 2009-2014 Annuaire statistique*, 2016, p.336.

<http://www.certu-catalogue.fr/transports-collectifs-departementaux-evolution-2009-2014.html>

*9 Le Conseil Général de la Meuse, *L'organisation du transport à la demande (TAD) dans le Département de la Meuse*, 2013, p.3.

http://www.institut-gr.lu/IMG/pdf/Ch-_Junalik_-_Forum_final_-_Presentation_IGR-TAD.pdf

* 10 CEREMA, *Transports collectifs départementaux Évolution 2009-2014 Annuaire statistique*, op.cit., p.336.

*11 Le Conseil Général de la Meuse, op.cit., p.8.

*12 Schéma départemental de la mobilité et de l'accessibilité des transports, 2009. (Darney 氏提供資料)

*13 Réseau des Transports de la Meuse

<https://www.simplicim-lorraine.eu/fr/part9/le-reseau/34>

*14 Le Conseil Général de la Meuse, op.cit., p.10.

*15 Ibid., p.10.

*16 ヒアリングで提供された資料による。

*17 Le Conseil Général de la Meuse, op.cit., p.3-4.

*18 ヒアリングで提供された資料および県の公式サイトの記事 *Nouvelle tarification pour l'année scolaire 2016/2017* による。

<http://www.meuse.fr/page.php?url=cadre-de-vie/transport/transport-scolaire>

*19 ヒアリングで提供された資料による。

*20 Darney 氏のメールによる回答による。

*21 Le Conseil Général de la Meuse, op.cit., p.5.

*22 県の公式サイトの記事 *Lignes régulières* より。

<http://www.meuse.fr/page.php?url=cadre-de-vie/transport/lignes-regulieres>

*23 Le Conseil Général de la Meuse, op.cit., p.5.

*24 ヒアリングで提供された資料による。

*25 県の公式サイトの記事 *Transport à la demande* より。

<http://www.meuse.fr/page.php?url=cadre-de-vie/transport/transport-a-la-demande>

*26 Le Conseil Général de la Meuse, op.cit., p.10.

*27 県の公式サイトの記事 *Transport à la demande* より。

*28 ヒアリングで提供された資料による。

*29 ヒアリングにより提供された資料による。各年度の数値は入手できなかった。なおフランスでは「経常予算」と「投資予算」の収支が区別されており、データにはインフラ関連の費用は含まれていない。

*30 都市圏ごとの違いをみると「軌道系公共交通機関のある都市圏では人口 45 万人以上で 38%、45 万人未満で 30%、軌道系のない都市圏は 18~23%」であり、人口が少ないほど率が低くなっている。長谷知治、土方まりこ、中尾昭仁、渡辺伸之介、井上諒子、内田忠宏

「地方都市における地域公共交通の維持・活性化に関する調査研究」『国土交通政策研究第120号』、国土交通省 国土交通政策研究所、2014年、15頁および資料144頁。
<http://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/pdf/kkk120.pdf>

*312007-2008年の実績データをみると、県の公共交通支出は、総額1750万ユーロ、そのうち学校交通は1300万ユーロであったので、支出の規模や内訳は大きく変化していないと推定できる。Schéma départemental de la mobilité et de l'accessibilité des transports,2009,op.cit.,p.34.

*32Le Conseil Général de la Meuse,op.cit.,p.7.

*33Communauté de Communes du Canton de Void。以下の記述は、主としてヒアリング時とその後のメールにより提供された資料に基づいている。

*34市共同体の公式サイトより。<http://www.cc-cantondevoid.fr/spip.php?article15>

*35Mazzier氏よりメールで提供された資料による。

*36Mazzier氏よりメールで提供された資料による。

* 37 CEREMA,*Transports collectifs départementaux Évolution 2009-2014 Annuaire statistique*,op.cit.,p.330.

*38県の公式サイトの記事 Ted - Le réseau de transport de Meurthe-et-Moselle より。

<http://www.ted.meurthe-et-moselle.fr/fr/ted-le-reseau-de-transport-de-meurthe-et-moselle.html>

*39県の公式サイトの記事 Ted - Le réseau de transport de Meurthe-et-Moselle より。

*40県の公式サイトの記事 Ted - Le réseau de transport de Meurthe-et-Moselle より。

*41県の公式サイトの記事 Formules d'abonnements より。

<http://www.ted.meurthe-et-moselle.fr/fr/lignes-et-tarifs/tarifs-et-abonnements/formules-dabonnements.html>

*42県の公式サイトの記事 Ted+ pour les bénéficiaires des minimas sociaux より。

<http://www.ted.meurthe-et-moselle.fr/fr/lignes-et-tarifs/tarifs-et-abonnements/ted-pour-les-beneficiaires-des-minimas-sociaux.html>

*43県の公式サイトの記事 Transport à la demande より。

<http://www.ted.meurthe-et-moselle.fr/fr/tedibus-transport-a-la-demande.html>

*44Syndicat Mixte du Pays Lunévillois

*45Communauté de Communes du Chardon Lorrain

*46Communauté de Communes du Grand Couronné

*47県の公式サイトの記事 Ted - Le réseau de transport de Meurthe-et-Moselle より。

*48県の公式サイトの記事 L'accessibilité du réseau Ted'より。

<http://www.ted.meurthe-et-moselle.fr/fr/ted-le-reseau-de-transport-de-meurthe-et-moselle/laccessibilite-du-reseau-ted.html>

*49Gegout氏より提供されたデータによる。学校交通と商業路線の内訳は不明である。

* 50 CEREMA,*Le plan de mobilité rurale : Elaboration, mise en oeuvre et evaluation Annexes-Recueil de pratiques*,2016,pp.37-41.

<http://www.certu-catalogue.fr/le-plan-de-mobilite-rurale.html> および Alleaume氏より提供された資料による。

*51Alleaume氏より提供された資料より。

*52Alleaume氏より提供された資料より。

*53長谷知治他、前掲書、2頁～23頁。