

Ⅲ-6 人口低密度地域の公共交通政策における広域自治体の役割 ーフランスにおける州・県・都市圏共同体の取り組みー

西村 茂

はじめに

フランスの公共交通研究の多くは、大都市圏を対象としており、中小都市や農村地域の分析は乏しい状況である。^{*1}フランスの特徴である「交通権」がどのように保障されているのかを検討するには、公共交通の提供が困難と想定される人口密度が低い農村や小都市圏の分析が不可欠である。^{*2}

フランスの地方制度では、これまで県が非都市地域の公共交通サービスに責任を持ってきたが、2015年の法律により、県から州へ移されることになった。^{*3}その結果、2017年1月1日に路線バス、9月1日にスクールバスに関する権限は州に移管されている。

非都市地域に責任を持つのは、規模の小さな基礎自治体ではなく広域自治体であるというフランスの特徴は継続しているものの、県よりも広大な州が、広域に分散した人口低密度地域の公共交通を公正かつ効率的に運営できるのか、とくに州都から距離が遠い地域にきめ細かい対応が可能なのか疑問となる。

本稿の課題は、グラン＝テスト州の現地調査で行ったヒアリングと提供資料に基づいて、州の出先機関、県議会^{*4}、都市圏共同体の公共交通サービスの現状を分析することである。^{*5}

1 公共交通サービスに関する自治体間の権限配分

2015年8月7日の法律第2015-991号により県から州へ移譲された交通関係の分野は、以下のものである。^{*6}

- ・非都市地域道路交通の定期路線とデマンド交通
- ・スクールバス(学校交通 transports scolaires)
- ・定期海上交通(旅客および貨物)
- ・旅客道路駅の建設・整備・運用
- ・非都市地域の軌道交通(旅客および貨物)の所有・整備・維持・管理
- ・港湾(海・河川)の所有・整備・維持・管理

これらのうち、本稿では前2者について検討する。

独立して都市交通を組織しているモビリティ管轄組織 AOM を含めると、次のような分担関係に整理できる。

○2017年以前

- ・州ー地域鉄道
- ・県ー非都市地域道路交通の定期路線とデマンド交通およびスクールバス
- ・AOMー都市圏内のすべての公共交通(バス、路面電車など)

○2017年以後

州－地域鉄道と非都市地域道路交通の定期路線とデマンド交通およびスクールバス
県－障がいを持つ生徒向けのスクールバス^{*7}
AOM－都市圏内のすべての公共交通(バス、路面電車など)

この変化は、全国 76 県(国土の 88%)^{*8}に関わる大きな制度改革であった。これに伴い公共交通を担当してきた約 1100 人の県職員は、州職員へと身分変更されている。^{*9}このことは従前から、県レベルの公共交通部門には、多数の交通スペシャリスト(各県平均 14 人強の職員)が存在したことを示しており、県職員が蓄積してきた公共交通に関する経験・知識が生かされる形で、州への権限移譲が円滑に進んだ要因となったといえる。^{*10}地域事情に対応すべき公共交通サービスの組織化には大きなプラスであったと評価できる。

グラン＝テスト州では、法律の規定通り 2017 年 1 月から路線バス、2017 年 9 月より学校交通の権限が県から移管されている。

2 アルデンヌ県地域の概要

2-1 人口減少と低人口密度の小県

アルデンヌ県は、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。県内には、8 つの *intercommunalité*^{*11}、コミューン 452 の市が存在する。

県の特徴は、民間事業者が充実した公共交通サービスを提供するには不利な小さな区域で、人口密度が低いことである。県の南半分は基本的に農村地域である。^{*12}

またアルデンヌ県は、人口減少が続く地域でもある。1968 年の 309,380 人から次第に減少し、^{*13}近年では 2006 年 295,653 人、2015 年 277,752 人と急減している。面積は 5,229km²であり、人口密度は 53 人/km²と低い。

県人口減少の原因は、金属と繊維に特化した産業構造とその構造転換の困難であり、そのため若年層の人口流出が続いていることである。^{*14}農村地域での人口減少、主要都市圏での中心市と近郊の人口減(より郊外の市で人口増)という傾向もみられる。県庁所在市シャルルヴィル・メジエールの人口も 2006 年 51,997 人から 2015 年 47,847 人に減少している。

高齢化も進行し、60 歳以上の人口比率は 1999 年 20.7%から 2009 年 22.8%に上昇し、農村部では、27～28%の地域もある。^{*15}

2-2 公共交通の概要

この間、都市圏の公共交通を独自に管轄する市連合が拡大したため、県議会が管轄する公共交通がカバーする人口は 2009 年の 223,117 人(県人口の約 80%)から 2014 年の 157,695 人(57%)に大きく減少した。

ただし、県議会の公共交通がカバーする面積は、5144.0km²(県面積の約 98%)から 4656.5km²(約 89%)と微減にとどまるため、県としては 65,000 人の利用対象者を失う一方でカバーする区域の広さに大きな変化はなかった。^{*16}このことは、収入減による負担増につながるものといえる。

フランスでは、県が非都市地域の公共交通に責任を持つという制度のため、都市化の進行がこの状況をもたらしたといえる。さらにこの間、右派政権と左派政権がともに、大都

市や市連合を強化と、県弱体化という自治制度改革を進めてきたことも背景となっている。

*17

3 県内におけるグラン=テスト州の公共交通サービス^{*18}

3-1 15 の出先機関

グラン=テスト州は、フランス北東部に位置する。アルザス、シャンパーニュ=アルデンヌ、ロレーヌの3州を合併して、2016年1月1日に創設された。^{*19}州都はストラスブール市である。

総人口は5,559,051万人(2015年)、面積57,433km²、人口密度96.8人/km²であり、域内の自治体として10の県、149の市連合、5152の市を含む広大な地域である。そのため州は、事務を実施するに当たり州内全域に計15の出先機関—3つのMaisons de la Région^{*20}と12のAgence territoriale(以下、地域支局)—を設置している。このうち地域支局は、住民との「近接性」を考慮して設けられた組織であり、「権限に適した区域と地域の事情」(Philippe Richert 州議会議長)によるものと説明されている。^{*21}

州が管轄する公共交通サービスのうち、県から移管されたスクールバス、路線バス、デマンド交通については、この地域支局が管轄している。議長の発言からすると、これらサービスの運営を地域の特徴に合わせて行う措置と考えられる。

合併したにも関わらず多くの出先機関を新設したのは、地方行政の重層制の簡素化、行財政効率化から見れば非常に皮肉な結果といえる。県から州への「集権化」は、公共交通サービスを統一的に運営するためとの理由からであったが、実際の運営が12の地方支局に委ねられたのは、権限再編そのものに問題が孕まれていたからである。従来は、10県が組織していたスクールバスやデマンド交通は、地域の地理的特徴や学校の地域的編成に配慮すべき、住民に身近なサービスであり、広域の州が管轄するには無理があったといえよう。

3-2 地域支局の役割^{*22}

公共交通の運営から、地域支局の役割を検討する。

公共交通サービスの組織化を「地域の特徴に合わせる」という目的もかかわらず、12地域支局のうち5局は複数の県にまたがって組織されている。このことは、これまで各県が統一的に運営していた公共交通ネットワークが分割されてしまった地域と、分割プラス他県の分割地域と合わせて運営される地域が生まれたことを意味する。

現地調査でヒアリングした地域支局は後者の例であり、アルデンヌ県のシャルルヴィル・メジエール(県庁所在地)とムーズ県のヴェルダン市の2つに庁舎がある。この2市は鉄道で移動するには乗り換えが必要があり、かなり不便である。自動車でも比較的狭い道路を通り1時間半かかる。この2市を中心とした地域を1つの地域支局管轄としたのはかなり恣意的な組み合わせといえる。異なる歴史的成り立ちを持つ2県にまたがる路線バス・スクールバスの運営を地域の実情に対応しながら効率的に進めていくことが大きな課題となるであろう。

地域支局の組織と権限^{*23}

各局の平均職員数は約30人と少ない。これは、支局が実働部隊ではないためと考えられ

る。

地域支局の主な権限は4つあり、そのひとつがスクールバス・路線バス・デマンド交通である。権限移譲にあたって、州議会は2017-2018年度のスクールバス事業についてはすでに県議会が決定していた計画(学校交通規則 *Règlement des Transports scolaires*) をそのまま引き継ぐという対応をした。^{*24}

地域支局の他の権限は、①高校の建設維持、②高校技術職員のリクルート・配置・研修、③地域開発、職業教育、エネルギー転換政策、の3つである。^{*25}

州と支局との権限関係については、支局長ヒアリングによれば「州は戦略を決めるだけで、地域支局はオトノミーを持っている」とのことであった。

3-3 アルデンヌ県交通公社 RDTA^{*26}の州への移管

1. 理事会

地域公共交通の権限再配分の結果、県が出資し管理していたアルデンヌ県交通公社は、2017年に州へ移管された。これに伴い県議会と公社との間の公共交通サービスに関する契約は、州と公社の間での新契約に変更された。

現在、公社理事会には3名の州議会議員が加わり、県議会議員はいない。この変化は、RDTA が県内の公共交通の運行事業者であり続けながら、管理者だけ入れ替わったということになる。

先に触れた地域支局の公共交通担当責任者が元県職員であったことと併せて考えると、公共交通政策に関するアルデンヌ県と州の関係は、実働部隊が全く変わらないまま、管理者が県議会から地域支局長に変化しているだけといえる。

2. 事業内容

公社は比較的小規模な会社であり、従業員168人、運転手124人(パートが57%)、車両132台という構成になっている(2016年9月現在)。^{*27}

事業内容は、スクールバス、一般定期路線(都市間交通)、デマンド交通、障がい者交通である。各事業の規模をみると(図②)、スクールバス事業が路線数・走行距離ともに大きな非常を占めている。スクールバスのうち12路線は、他の民間事業者が下請けしている。また、公社はアルデンヌ・メトロポールから委託されたスクールバスも運行している。

図① RDTA の各事業規模(2015年)^{*28}

	路線数	走行距離km
スクールバス	144	1,908,189
スクールバス(都市圏共同体)		90,000
路線バス(都市間)	9	948,224
デマンド交通	8	42,592
障がいを持つ生徒の送迎		13,720

○スクールバス

アルデンヌ県内の「非都市地域道路交通の大部分は、スクールバス」であり、対象生徒

は約 13,000 人である。^{*29}ただし、スクールバスを一般乗客が利用することや、生徒が路線バスを利用することも可能である。公共交通が不便な地域の一般乗客にとっては、スクールバスが充実していることには大きな意味があるといえよう。

スクールバスの運賃は、保育園から中学校までが年間 80 ユーロ、高校・職業高校・職業訓練センターの生徒は 125 ユーロである。また第 3 子からは無料となる。^{*30}

○障がいを持つ生徒向け交通サービス

軽自動車により運行される。公社が提供するこのサービスは、州に移管されず県に残された(後述)。

○一般定期路線バス

9 路線あるが大部分は、1 日 2 往復のみの運行である。すなわち朝夕の時間帯以外の運行サービスが少ない。このため、ピーク時以外の時間帯での人員・車両の活用は、県議会で課題とされてきた。しかしスクールバス以外事業である不定期の貸切バス・学校行事・課外活動でのバス運行は、民間事業者も参入可能で、公社は競争にさらされているため、ピーク時外の時間帯に対応する余裕がない。

○デマンド交通サービス

デマンド交通サービスは 2015 年 9 月 1 日から導入された。2016 年は利用者が少ない 9 路線がこの形態で運行されている。

3. 乗客と収支

公社の財政規模(2016 年予算)は、経常会計部門支出が約 1060 万ユーロ、投資会計部門支出が 121 万ユーロである。経常支出のうち 1,225,000 は、投資への繰り入れである(図②)。

図② 2016 年予算(当初)^{*31}

	経常会計	投資会計
支出	10,596,665	1,210,611
収入	10,603,815	1,225,000

事業別に支出の規模(2014 年)をみると、スクールバス 76%、路線バス 20%、デマンド交通 4%という構成であり、やはり主要な事業はスクールバスであることがわかる(図③)。

図③ 事業別支出(税込み、2014 年)^{*32}

スクールバス	6,763,928
路線バス	1,754,082
デマンド交通	368,602
計	8,886,612

乗客数の推移をみると、2013 年から乗客数が大幅に減少している。これは 2014 年 9 月より県庁所在市を中心とする都市圏の公共交通の運営が県議会からアルデンヌ・メトロポールに移譲されたためである。また乗客数は 2016 年に前年比 41%増と回復した理由は、デ

マンド交通(2015年9月～)を導入したことと、運賃体系をゾーン制運賃から単一運賃に変更(2016年9月～)したことによるものである(図④)。

図④ 乗客数と車上売り上げ(スクールバス以外)の推移^{*33}

年	乗客数	車上売上
2013	201,291	305,898
2014	119,056	233,272
2015	117,162	194,648
2016	165,222	161,910

4. 公社形態への評価

アルデンヌ県では、競争入札による民間事業者との契約ではなく、公社形態の公営事業として、県内の公共交通サービスが提供されてきた。この点について、公社の文書は次のように評価している。^{*34}

アルデンヌ県のような小規模な市場では、民間の交通事業者間で競争する余地はない。1事業者で充分である。また仮に公営でなければ、公共交通市場は、過大な権力を行使できる1民間事業者の手に握られることになってしまうだろう。

公営の交通事業者は民間事業者の活動を無くするようには活用されることはない。実際に、走行距離の約16%(60万km)は、民間事業者が「下請け」している。

このような現状の官民のバランスを維持することが、県議会の関心・意向である。これまでの事業パフォーマンスは良好である。したがって「良く管理されているなら」公営事業者であることは正当である。

人件費は、全ての交通事業者にとって最大の問題である。アルデンヌ県交通公社の雇用構造は、フルタイムの比率が高く、パートタイムの比率が低い。今後は、管理を引き継ぐグラン=テスト州が、マルチモーダル交通というヴィジョンをもとに道路・鉄道の交通政策を再考することになる。2019年中には、州の道路交通計画が明確にされる予定である。

4 アルデンヌ県議会による障害ある生徒向け公共交通

県が運営していた公共交通サービスの大半は州へ移管されたが、唯一残ったものがこの分野である。これは県という自治体が、地方における社会福祉サービスの権限の多くを有しているため、他の公共交通からこの分野だけ切り離れたものと考えられる。具体的な運営は、県議会が管轄する県障がい者センターが担当している。

対象となっているのは、保育園生徒・小中高校生徒・大学生で、障がい者の自立権に関する委員会による「学校交通」^{*35}の認定資格を有する者となっている。アルデンヌ県内の対象者の数は年々増加しつつある。2014-2015年度には80名であったが、2017-2018年度には約200名となっている。^{*36}

事業内容には、①アルデンヌ県交通公社のバス利用(85名)^{*37}、②登下校専用シャトル(75名)、③両親による送迎への補償(18名)、④タクシー会社利用(24名)、という4つの形態がある。^{*38}

4 形態の事業の総コストは、県議会が 100%負担しており、2017-2018 年度予算額は 1,200,000 ユーロである。

5 アルデンヌ・メトロポール都市圏共同体

5-1 概観

アルデンヌ・メトロポールは、直接選挙の議会と課税権を持つ市連合の一種である。2014 年 1 月 1 日に創設され、61 の市で構成されている。県内における人口 1 位と 2 位の 2 都市(47,847 人のシャルルヴィル・メジエール市と 17,248 人のスダン市)を含む都市圏をカバーしている。

人口は 2012 年 129,097 人から 2014 年 125,931 人へと減少している。面積 526.71km² で、人口密度は 239 人/km² である。面積では金沢市(468.62km²)とそれほど違わないが、人口密度は 4 分の 1 程度の低密度の都市圏である。

アルデンヌ・メトロポールの区域は平地であり、61 市が点在しているという地理的条件も加味すると、都市交通とはいっても、公共交通サービスの組織化は、高密度の都市に較べて不利といえる。

5-2 公共交通の概要

1. アルデンヌ・メトロポールの役割

アルデンヌ・メトロポールは、モビリティ管轄組織 AOM として、公共交通サービス提供に責任を負う自治体である。公共交通サービス(モビリティ)の組織化は、法律に基づく都市圏共同体の義務的権限の一つである。公式文書においては、すべての域内住民に身近な医療保険施設にアクセスできる手段を与えること強調している。^{*39}

2. シャルルヴィル・メジエール交通会社(以下、CTCM)による運行事業^{*40}

アルデンヌ・メトロポールが契約により、運行を委託している事業者は CTCM である。この会社は、大手交通企業であるパリ交通公社 RATP の子会社である。

CTCM はバス路線を、2015 年 7 月から 3 つのレベルに区別して次のように再編した。^{*41}
①構造路線(幹線)：第 1 路線から第 5 路線

乗客数が多く、人口密度の高い 3 市をカバーしている。自家用車を所有していない住民が多いため、通常の定期的なサービスを提供している。

②身近な都市路線：第 6 路線から第 10 路線。乗客数が中間的水準であり、中心市の近郊地域をカバーしている。ラッシュ時に通常の定期的なサービスを提供している。

③スクールバス路線とデマンド交通サービス：第 11 路線から第 17 路線。基本的に農村地域に点在する各市をカバーする。路線バスが自家用車と競争するのは困難な地域である。

3. デマンド交通 Transport à la demande

乗客の少ない路線に対応した公共交通サービスとして域内でデマンド交通が導入されている。

サービス内容^{*42}

ドアトゥドア型のサービスではなく、路線バスの停留所からの乗車し、目的地の停留所

で降車する。運行は、決められた時刻表によって行われる。

運行日は、月曜日から金曜日のみであり、土日祝日は運行されない。予約は、無料電話により、前日の 17 時までに行う。予約受付業務は月曜日から金曜日となっている。

図⑤はサービス区域が同じである 2 年間の収支比較である。2015 年には、運賃収入実績が目標を大きく上回っているが、それでも運賃収入は運営費の 15.0%に留まる。また、2 年間で比較すると、2016 年には、回数、走行距離ともに減少しておりこのサービスは充分に定着していないこともわかる。

図⑤CTCM のデマンド交通収支(目標値と実績値)^{*43}

		2016	2015
目標	商業距離目標		40,895
	運営費用		113,200
	収入目標		2,014
実績	運行回数	2,948	3,601
	乗客数	8,306	
	走行距離	25,746	27,719
	収入実績		12155
	km平均収入		0.44
	運営費支出		81,033

4. 移動制約者向け公共交通サービス

このサービスは特別のミニバスを利用し、ドアトゥドアで運行されている。乗車介助、手荷物運送、家の施錠なども行われる。このサービスを利用できるのは以下の人々に限定されている。

- ・障がい手帳保有者
- ・車いすの人
- ・視覚障がい者
- ・県の障がい者保障受給者
- ・介護の必要な高齢者
- ・一時的に障がいを持った人

運行は月曜から金曜が 6:45～20:00、土曜が 7:30～20:30 である。予約受付は、月曜から金曜が 7:00～20:00、土曜が 7:30～12:30 である。予約は無料電話で、前日の 20 時までに行う。

料金はチケット 3 ユーロ、回数券 10 枚 30 ユーロ、回数券 20 枚が 60 ユーロである。

図⑥は、移動制約者向けサービスの推移(2012 年～2015 年)である。各年とも運賃収入実績が目標を上回っているが、運営費用も目標を上回っている。実績をみると運賃収入は運営費支出の 31.9%(2015 年)を占め、2012 年 21.4%から増加している。運賃収入比率はデマンド交通より高くなっている。

図⑥ CTCM の移動制約者向け公共交通サービス(2012 年～2015 年)^{*44}

		2015	2014	2013	2012
目標	商業距離目標	58,000	58,000	58,000	58,000
	運営費用	138,176	138,176	138,176	138,176
実績	収入目標	45,440	39,760	34,080	28,400
	運行回数	7,713	8,842	10,622	8,207
	走行距離	60,472	65,994	75,185	58,221
	収入実績	47,377	45,240	44,187	29,600
	km平均収入	0.78	0.69	0.59	0.51
	運営費支出	148,674	164,761	186,635	138,566

おわりに

本稿では、人口低密度地域であるグラン・テスト州のアルデンヌ県地域の公共交通サービス組織化の実態を検討してきた。その結果は、次の2点にまとめられる。

第1に、県から州への権限移譲は比較的スムーズに進んだことである。その要因は何よりも、県職員であった公共交通担当者たちが州の職員に移動したこと、および運行事業者であった県公社がそのまま事業を継続したことによる。すなわち県内公共交通サービスの実働部隊が不変で運営・運行の経験が生かされ、現場や利用者に混乱がなかったのである。運営権限と財政支援が州議会の管轄となるにともなって、トップの管理者が交代しただけで済んだのである。

権限移譲に混乱が少なかったもう1つの要因は、グラン・テスト州では15の地域組織を配置することで、それまで10県がそれぞれ独自に組織していたスクールバス・路線バスの運営を引き継いだことである。地域組織への行政事務分散は、行財政効率や制度簡素化とは矛盾するものの、地域事情や歴史的沿革に即した公共交通サービスの組織化、サービス提供の公正さに貢献していると評価できる。

第2に本稿で確認できたことは、都市圏とはいえ相対的に人口低密度な自治体アルデンヌ・メトロポールであるが、路線バスのネットワークを体系的に組織していることである。移動制約者向けに、ドアトゥドア型のデマンド交通サービスも提供されている。体系的組織を支える要素は、市連合による広域的な公共交通サービスの運営であり、運行がひとつの事業者(ノウハウを有する有力交通企業の子会社)に入札・委託されていることである。

以上の2点は、日本の地域公共交通政策を改善するためにも、示唆するところが大きいのではないかと考える。

*1管見の限りフランス語文献でも都市地域の分析が圧倒的に多いが、邦語文献ではほとんどが大都市圏の分析である。次の文献を参照されたい。西村茂「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—」『地域政策研究年報 2016』、2017年。西村茂「デマンド交通への補助金:低密度地域の公共交通に関する日仏比較」、『東アジア経済経営学会誌』第9号、2016年。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。

*2交通権保障に寄与する交通税は、フランスの地域公共交通を支える重要な財源であるが、都市交通管轄組織 AOTU(Autorité organisatrice de transport urbain)となった自治体だけが課税することでき、非都市地域の市、および県、州は、この地方税を持っていない。なお AOTU の名称はモビリティ管轄組織 AOM(Autorité organisatrice de la mobilité)に変更されている(地域公共活動の現代化とメトロポール設置に関する2014年1月27日の法律第2014-58号による)。GART,Répartition de la compétence « transport » entre collectivités territoriales,20 février 2017.

<https://www.gart.org/actualite/repartition-de-competence-transport-entre-collectivites-territoriales/>

(以下、インターネット資料への最終アクセスは2018年2月18日である)。

*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.

*4本稿では自治体としての県を「県議会」として記述する。日本では県といえば自治体であるが、フランスでは国の県出先機関 *prefecture* を指すことも多いため、自治体は県議会(および県議会議長=首長)と記述されることが多い。

*5現地調査は、2017年10月23日~25日に行った。ヒアリング相手は次の方々である。①シャルルヴィル・メジエール市(アルデンヌ県)とヴェルダン市(ムーズ県)を中心とした地域をカバーする州出先機関 Agence territoriale de l'Olivier Cuissard 局長、②アルデンヌ県障がい者センター Maison départementale des personnes handicapées の Alexia Moro 氏(障がいを持つ生徒の交通担当者)、③アルデンヌ・メトロポール都市圏共同体 Communauté d'Agglomération Ardenne Métropole(以下、アルデンヌ・メトロポール)の Aurélie Cochevin 氏(公共交通担当責任者)。

*6 L'Association pour la Gestion Indépendante des Réseaux de transport public (AGIR) ,40 questions/réponses sur la Loi NOTRe dans le secteur du transport public de voyageurs,juillet

2016,p.6.<http://www.agir-transport.org/wp-content/uploads/2016/07/Guide-NOTRe2.pdf>

*7この権限は教育法典の L. 213-11 条に定められている。GART,op.,cit.

*8海外県とイル＝ド＝フランス州(首都圏)内の県は、地方制度と交通権限配分が他とは異なるので除外されている。Nathalie Da Cruz, Un transfert de compétences en douceur pour les transports scolaires et interurbains,La gazette des communes, le 23/08/2017.

<http://www.lagazettedescommunes.com/519954/un-transfert-de-competences-en-douceur-pour-les-transport-scolaires-et-interurbains/>

*9勤務地の変更は行われておらず、県職員にとっては勤務形態、仕事の実態に大きな変化はなかったようである。このような人事異動が比較的容易であったのは、公務員の採用・昇進において専門性重視のためであり、日本の公務員制度とは大きく異なっている。

*10州は「これまでの組織をそのままコピーした」「県の専門性は薄められなかった」(公教育交通全国連盟事務局長)と評価されている。Nathalie Da Cruz,op.,cit.

*11複数の市が権限の一部を共同処理する組織である *intercommunalité* には、市間協力公法人 *établissement public de coopération intercommunale (EPCI)*、混成組合 *syndicat mixte* などが含まれる。また EPCI には固有税の有無により2種あるが、固有税と直接公選議会を有するのは①メトロポール、②大都市共同体、③都市圏共同体、④市共同体の4種であり、権限の範囲が異なっている。公共交通は、法律に定められた前3者の義務的権限である。本稿では、固有税と直接公選議会のある EPCI の総称を「市連合」とする。

*12 RDTA, Note de synthèse Audit organisationnel de la Régie Départementale de Transport des Ardennes,Mai 2017,p2.

*13 Brice Laménie, « Les territoires industriels face aux effets cumulés du déclin démographique et économique : quelles perspectives avec la métropolisation ? », *Espace populations sociétés* [En ligne],2015/3-2016/1 | 2016, mis en ligne le 20 mars 2016, consulté le 19 octobre 2016. URL : <http://eps.revues.org/6222> ; DOI : 10.4000/eps.6222.

*14 Brice Laménie, op.,cit.

*15 Brice Laménie, op.,cit.

*16 CEREMA, *Transports collectifs départementaux Évolution 2009-2014 Annuaire statistique*,2016,p.48.

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

- *17 次の文献を参照されたい。西村茂「大パリ・メトロポールの創設：フランスにおける大都市制度の再編」『法学新報』(中央大学)、第124巻第1・2号、2017年。
- *18州の主要な公共交通サービスは、近距離の地域鉄道 TER であるが、本稿では路線バス、スクールバス、デマンド交通に分析を限定する。
- *19 全国20州が13州に合併再編された。「州の境界画定および選挙日程を変更する州議会・県議会選挙に関する2015年1月16日の法律第2015-29号」Loi n° 2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral.
- *20州内には5つの大きな都市圏(ストラスブール、メス、ナンシー、ミュールーズ、ランス)があるが、Maisons de la Région は、ストラスブール、メス、およびシャロン＝アン＝シャンパーニュ(マルヌ県県庁所在地)に置かれている。他に行政事務の分散として、ナンシーに州の健康担当部局 l'Agence régionale de Santé (ARS)が、メスには州環境・地域整備・住宅局 Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)が置かれている。他方、アジャンスは、相対的に規模の小さな地方都市を所在地として設置されている。
- *21 DOSSIER DE PRESSE Région Grand Est : 12 agences territoriales pour plus de proximité.
https://id-champagne-ardenne.fr/sites/default/files/06-16_cpresse_presentation-agences-territoriales.pdf
- *22 DOSSIER DE PRESSE Région Grand Est,op.,cit.
- *23州の公式サイト資料 Agences territoriales。 <https://www.grandest.fr/les-agences-territoriales>
- *24アルデンヌ県議会の公式サイト資料 Transports scolaires
<http://www.cd08.fr/mobilites/transports-scolaires>
- *25ヒアリングした地域支局は、ベルギーと国境を接しているため、国境管理を担当する3名の職員も置かれている。
- *26 現在も名称は Régie Départementale Transports Ardennes、すなわち「県公社」のままである。
- *27 Conseil Régional Grand Est, 70 ans de la RDTA, Note à l'attention de M. le Président du Conseil Régional, 11 juin 2017.
- *28 RDTA, Présentation de l'entreprise, janvier 2017, p.3.
- *29 RDTA, Note de synthèse, op., cit.
- *30アルデンヌ県議会 Transports scolaires op. cit.
- *31 Conseil Régional Grand Est, 70 ans de la RDTA, op., cit.
- *32 RDTA, Présentation de nouveau réseau lignes régulières départementales, 2015, pp.12-13.
- *33乗客数は RDTA, Frequentation et chiffre d'affaires(ventes à bord) Ligne Régulières et Transport à la Demande, p.1.
- *34 RDTA, Note de synthèse, op., cit.
- *35« transport scolaire » de la Commission des Droits de l'Autonomie des Personnes Handicapées
- *36提供された資料 Les transports scolaires des élèves et étudiants en situation de handicap による。
- *37 この公共交通サービスは、公社の売り上げの4%を占める事業である。RDTA, Note relative au cadre juridique permettant de confier les missions de TEH du département à la RDTA, 15/05/2017, p.11.
- *38 4形態の事業内容が複雑なことから、ルートや同乗者が変化することから、年間走行距離、車両数、運転者数のデータは集計されていないとのことである。
- *39アルデンヌ・メトロポールの公式サイト資料より Portrait d'agglomération
<https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2017/02/01-ca-ardenne-metrople.pdf>
- *40Compagnie des transports de Charleville-Mézières
- *41提供された資料 Réseau de bus TAC
- *42 Transports de l'Agglomération de Charleville-Mézières-Sedan の公式サイト資料 Transport à la demande
<https://www.bustac.fr/transport-demande>
- *43提供された資料 Le service à la demande
- *44提供された資料 Le service TPMR (Transport des personnes à mobilité réduite)