

d310702.htm> (last access 2003.2.7)

・ Juges de Proximité

<<http://www.justice.gouv.fr/actua/jugeproxi.htm>> (last access 2003.2.17)

○下院サイト

・ Loi organique relative aux juges de proximité : Travaux préparatoires

<http://www.assemblee-nationale.fr/12/dossiers/programmation-justice.asp#loi_organique> (last access 2003.2.10)

○上院サイト

・ Projet de loi organique relatif aux juges de proximité (Text définitif) (No60)

<<http://www.senat.fr/leg/tas02-060.html>>
(last access 2003.2.10)

○新聞

・ Le monde 2002.8.31, 9.25, 11.20, 12.19.

・ Libération 2002.12.17.

・ Figaro 2002.7.17.

○その他

・ 滝沢正『フランス法』（第2版）、三省堂、1992.

・ 奥島孝康ほか編『フランスの政治』（第7章「裁判制度」（中村紘一））、早稲田大学出版部、1993.

・ 山口俊夫編『フランス法辞典』東大出版会、2002.

・ 中村紘一ほか編『フランス法律用語辞典』（第2版）、2002.

・ 新倉俊一ほか編『事典現代のフランス』[増補版]、大修館書店、1999.

(2003年3月10日脱稿)

(かど あきら・海外立法情報調査室)

【短信：フランス】

フランスの国内交通基本法

上田 貴雪

交通に関して、総合的な政策目標と具体的な施策遂行の基準などについて定める法律は、現在のところわが国には存在しないが、第154回国会において「交通基本法案」が議員提案される（第154回国会衆法第29号、平成14年6月11日提出）など、法制化に向けた動きは見られる。

海外に目を向けてみると、交通政策の基本的な方針を定める法律として、フランスの「国内交通基本法（Loi d'orientation des transports intérieurs）」、英国の「交通法（Transport Act）」などが制定されている。

本稿では、交通に関する権利を明確に定め、各交通機関の意義と責務を整合性をはかりつつ統合的に明らかにした、フランスの「国内交通

基本法」を取り上げて紹介する。

国内交通基本法の制定

1938年1月1日に国内5鉄道会社の国有化により設立された「フランス国有鉄道（Société nationale des chemins de fer français : SNCF^(注1)）」は、設立時の協定（「国有鉄道会社設立に関する協定」1937年8月31日）に基づき、1982年12月31日に解散することが定められていた^(注2)。そのため、フランス政府ははじめ関係者は、旧フランス国有鉄道を解散した後の鉄道経営について、1982年末までに検討する必要に迫られた。

そこで、免許期間満了後の旧フランス国有鉄道のあり方について検討する委員会、旧フラン

ス国有鉄道に代わって発足する企業体の定款についての審議を行う委員会、及び国内交通体系の再編成を行い、新政策の基本となる法律原案を作成する委員会が設けられ、それぞれの立場から国有鉄道に関するあらゆる問題についての検討を行った。

これらの検討の結果を受けて、1982年7月に法律案が取りまとめられ、議会の審議・可決を経て、1982年12月30日法律第82-1153号、「国内交通基本法」として公布された。

国内交通基本法は、1983年1月1日をもって、それまでの公私混合形態の会社（société d'économie mixte^(注3)）から商工業的な性格をもつ公施設（établissement public industriel et commercial^(注4)）に移行するフランス国有鉄道の新定款を規定することを目的の一つとするが、鉄道のみならず、自動車、河川輸送、航空すべての交通機関を対象として、交通政策の意義と責務をも明らかにした。特に、交通政策の策定と実施に関する地方分権の推進を打ち出し、公共交通システムの整備・維持について、国や地方自治体の果たすべき役割と責任を明確にした点、また、あらゆる人に自由に移動する権利を保障すべきとする、いわゆる「交通権」（droit au transport^(注5)）を明記した点に注目すべきであろう。

国内交通基本法の概要

国内交通基本法は、異なる交通機関に適用される一般規定（第1編）、異なる交通機関に適用される個別規定（第2編）、雑則（第3編）の3編で構成される。第1編では交通に関する権利の規定、労働条件、社会基盤等の計画、交通に関する国家評議会（conseil national des transports）に関する規則その他総則を、第2編では鉄道、都市交通、人及び貨物の道路輸送、河川交通並びに航空の各交通機関に関する規定を、第3編ではその他雑則として、この法律の適用

範囲、島嶼部の交通についての規定をそれぞれ定めている。

以下に、国内交通基本法の主な規定の概要を述べる。

○交通に関する権利（droit au transport）の規定 ＜第1条、第2条＞

第1条では、国内交通体系に対して「すべての利用者の交通に関する権利、移動手段を選ぶ自由、並びに輸送を自身で実行し又はある機関若しくは企業に依頼する権利を有効にする」ことを求めている。この条文は、交通に関する権利（いわゆる「交通権」）の保障を明記したものである。

国内交通体系は、交通に関する権利を保障することにより、国家の統一と連帯、国家防衛、経済及び社会の発展、均衡のとれた永続的な国土整備、更に国際間、とりわけ欧州諸国との交易の拡大に寄与するとしている。

第2条では更に、交通に関する権利の尊重を前提とした交通政策の施行について定めており、移動制約者及び島嶼部や都市から離れた地域など交通の便の悪い地域の住民に対して、その状況に応じた特別な施策を講じることができ旨を明記している。また同条では、利用者が交通機関及びその利用法についての情報を得る権利も交通に関する権利に含まれると規定している。

○労働条件及び安全条件＜第9条～第13-2条＞

第9条では、交通の運行の実施については、国が定めた労働及び安全の法規に反する条件のもとに行われてはならないと明記されている。また、労働時間及び運送にかかる時間が定められた基準を上回ることを促すような基本給や手当の規定を無効と定めており、運転手の過剰労働及びそれによって生じるおそれのある事故を防ぐ狙いがあるといえよう。

また、第13条により、労使それぞれの代表者で構成される諮問委員会が設けられる。この諮問委員会は、運転の安全性、運転手の労働時間について責任を負うこととされている。

第13-1条では、公共交通システムの建設又は改修工事を行う場合に、工事を行う者に対して、公認の専門家又は資格を有する組織が作成した安全報告書を添付した書類を国に提出し、承認を受けることを求めている。また、国の所管^(注7)庁は、公共交通システムの建設又は改修工事について制限を課したり、差し迫った危険がある場合には、中断命令を下すことができるとしている。

○社会基盤の整備など <第14条～第15条>

第14条では、社会資本整備などの公共投資の選択にあたって考慮すべき点として、利用者の要求、安全上の要請と環境保護、国家計画の目標と国土整備政策、国防上の必要性、国内交通及び国際交通についての予測可能な変化、見積もり費用、並びに実際にかかる費用及び環境破壊に対処するための社会的費用の各項目が列挙されている。

これらの項目を考慮して選択された公共投資の計画は、一定の基準に基づいて評価され、評価の結果は、投資計画が最終的に採用される前に公表される。また、完成した社会資本については、その社会資本が経済及び社会に対して与えた効果を報告書にまとめ、利用開始から5年以内に公表しなければならないと定められている。

○交通に関する国家評議会 (Le conseil national des transports) <第16条、第17条>

交通に関する国家評議会^(注8)は、議会及び地方自治体、輸送活動を営む企業、運輸業に携わる労働者を代表する労働組合、交通機関の利用者並びに国から指名された者で構成される。交通に

関する国家評議会は、地域圏及び県の委員会とともに、国内交通行政の計画や実施に参加することが第16条で定められている。

交通に関する地域圏及び県の委員会は、国家代表者、省庁から指名された者、運輸業にかかわる企業及びその労働者、交通機関の利用者で構成され、その会合は3か月に一度開かれる。

地域圏の運輸委員会には、都市交通機関の所管官庁、地域圏及び県が、県の運輸委員会には、都市交通機関及び県の所管官庁がそれぞれ参加し、専門的な問題の審議を行うこととなっている。特に、登記簿^(注9) (registre) からの抹消、運行停止など国内交通基本法で定める制裁の執行については、地域圏の運輸委員会に設けられた制裁委員会により審議され、意見が発表された上で行わなければならない(第17条)。

○「フランス国有鉄道 (Société nationale des chemins de fer français : SNCF)」の設立

<第18条～第25条>

1937年協定の期限切れに伴い1982年12月31日をもって解散した旧フランス国有鉄道に代わり、第18条の規定により、公共サービスの原則に従って鉄道輸送サービスを行う「フランス国有鉄道」が1983年1月1日に設立された。

フランス国有鉄道には、鉄道輸送サービスを行うためのすべての経営活動を営む資格が与えられており、子会社を設立し、関連する会社、団体又は組織と協力して経営活動を行うことができる。この規定に基づいて設立された子会社の経営計画は、グループの経営目標の範囲内でそれぞれ独立して立てられ、また子会社は第24条IIに定める国家からの財政支援を受けることができないとされている。

1937年8月31日以降1982年までに旧フランス国有鉄道の所有となった不動産及び動産の所有権は、第19条及び第20条によってフランス国有鉄道に移されるが、フランス国有鉄道の業務に

必要のなくなったものについては、市価と同額の補償金を受けることにより国家や地方自治体に譲渡することもできる。

第21条では、フランス国有鉄道の管理委員会について定めている。管理委員会は18名の委員で構成され、その内訳は以下のとおりである。

- ・ 国家代表… 7 名
- ・ 専門家 (デクレにより任命される) … 5 名、但し利用者の代表を最低 1 名含むこと。
- ・ フランス国有鉄道及びその子会社 (但し、従業員が200人以上の会社) の従業員のなかから選出された代表者… 6 名、但し管理職を 1 名含むこと。

管理委員会の委員長は、デクレに基づいて、委員の中から任命される。

○都市部における人の輸送

< 第27条～第28-4条 >

第27条では、一つの市町村 (Commune) 又は旅客の公共交通を共同で運営する複数の市町村を含めた都市交通区域 (Périmètre de transports urbains) を設定することが定められている。当該都市交通区域において都市交通の組織を所管する庁 (l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains) は、この区域を対象として、都市交通計画 (Plan du déplacements) を策定する (第28-2条)。なお、イル・ド・フランス (Ile-de-France) 地域における都市交通計画の作成及び見直しについては、他の都市交通区域と異なり国が主導することが定められている (第28-3条)。

都市交通計画の策定にあたっては、都市交通区域における旅客・貨物輸送機関、交通流動及び駐車の問題を定義し、地域全体の基本計画、都市計画法典 (Code de l'urbanisme) で定められる整備方針、及び対象地域の地域計画と両立できる計画を立てなければならない、また、以下の項目を盛り込むこととしている (第28条)。

1. 交通安全対策
2. 自動車交通の削減
3. 公共輸送及び環境にやさしい交通手段 (自転車、徒歩による交通) の推進
4. 国道・県道など、人口集中区域の主要な交通網の整備
5. 駐車に関する項目… 駐車制限区域及び移動制約者のための駐車区域の設置、駅などの公共駐車場の整備、公共交通機関及び貨物運送用自動車に対して例外的に認められる駐停車並びに在留外国人の駐車を優先する措置
6. 人口集中区域への財の供給を合理化する貨物輸送
7. 企業、公共団体に対する助成
8. 家族やグループでの共同輸送を促進する駐車料金の設定

このうち、1、5 及び 8 は2000年の改正により追加された。

策定された都市交通計画については、策定後 3 か月の間に市町村議会 (conseils municipaux)、県議会 (conseils généraux) 及び地方議会 (conseils régionaux) からの意見を求め、続いて公的審査 (enquête publique) を受ける。必要に応じて、公的審査の結果を反映させた修正を行い、交通統合当局 (Autorité Organisatrice) の討議機関により承認される。

承認を受けた都市交通計画は、5 年を限度として評価が行われ、必要に応じて統合当局による見直しの対象となる。

○非都市部における旅客の道路輸送

< 第29条、第30条 >

「非都市部における旅客道路輸送」には、定期旅客輸送、自動車を用いて要求に応じて行う輸送、個人輸送、公の例外的輸送が含まれる。

第29条では、上記の定義を行った上で、それぞれの輸送サービスを監督する者を定めている。

表 1 国内交通基本法の主な改正

法律名	国内交通基本法における改正箇所
1997年 2 月13日法律第97-135号 (公施設法人を創設する法律)	・ フランス国有鉄道の目的…「フランス鉄道事業公社 (Réseau ferré de France)」が保有する鉄道基盤の管理運営を追加 (注10) (第18条) ・ 「フランス国有鉄道が有する不動産を国に引き渡した場合に受け取る補償金はすべて鉄道資産の整備開発に使わなければならない」という規定を削除 (第20条)
1998年 2 月 6 日法律第98-69号 (道路運輸業者の職務を行う条件の改善を目標とする法律)	・ 公共交通を営む企業に対する制裁措置に、免許取消 (retrait) 及び運行停止 (immobilisation) を追加 (第17条) ・ 貨物輸送業者の交通違反に対する制裁措置を具体的に示す (第37条)
1999年 6 月18日法律第99-505号 (道路の安全及び旅客公共交通網を開発する者の違反にかかる諸措置に関する法律)	・ 貨物輸送業者への輸送免許交付に関する規定を変更 (第36条)
1999年 6 月25日法律第99-533号 (領土の永続的な整備・開発の基本方針並びに1995年 2 月 4 日法律第95-115号の改正に関する法律)	・ 交通に関する権利の定義に環境重視の視点を追加 (第1条) ・ 人及び貨物の輸送に関する基本構想の策定 (第14-1条) に関する規定の追加
2000年12月13日法律第2000-1208号 (都市の連帯及び再編に関する法律)	・ 地域圏 (région) の鉄道サービスに対する権限を定める (第21-1条～21-5条、2002年 1 月 1 日より適用) ・ イル・ド・フランス地域における都市交通計画 (PDU) の策定について、議会からの意見聴取に関する規定を追加 (第28-4条) ・ 複数の交通統合当局 (Autorité organisatrice) の相互協力体制に関する規定を追加 (第30-1～30-2条)
2002年 1 月 3 日法律第2002-3号 (社会基盤及び交通体系の安全、海難事故、陸上又は航空輸送における事故又は障害の技術的審査、並びに天然ガス、炭化水素及び化学製品の地下貯蔵に関する法律)	・ 公共交通の建設、改修工事を行う際の手続きについての規定を追加 (第13-1～13-2条)
2002年 2 月27日法律第2002-276号 (近隣の民主主義に関する法律)	・ 交通面での制約が大きい島嶼部における交通手段を確保するための規定を追加 (第48-1～48-3条)

○貨物道路輸送 <第31条～第38条>

道路輸送に充てられる貨物自動車 (véhicules industriels) を運転手付きで賃借する場合は、第36条及び第37条により、国内又は欧州共同体 (Communauté européenne) での輸送許可が必要とされる。この許可は運送条件、労働条件、安全条件の違反を繰り返すと取り消しの対象となる。また、処罰を受けた企業は公表されることが第37条に定められている。

○国内交通基本法の適用範囲

<第44条～第47条>

フランス領内の地点を出発点及び到着点とする人及び貨物の移動は、二国間又は多国間の条約又は同意による定めがない限り、この法律の適用対象となる (第44条)。また、適切な規定で

あれば、海外県にも適用される (第45条)。^(注11)

○島嶼部における輸送<第48-1条、第48-2条>

この条文は2002年に追加された規定である。第48-2条では、フランス本土から島嶼部への輸送または島嶼部相互間の輸送について、第48-1条で定める主管地方自治体は、連絡港、定期性、継続性、輸送頻度、料金決定及びサービス提供能力に関して、輸送業者が果たすべき義務を定めることができるとしており、交通面での制約が大きい島嶼部における交通手段を確保するために設けられた規定といえる。

また、第48-2条後段では、島嶼部における「輸送水準を十分なものにするため」、主管地方自治体と輸送業者との間で締結する輸送サービス契約に、「継続性、定期性、輸送能力並びに輸送の

質を定めた規範に応える輸送サービスを行う」「互いに補いあう輸送サービスを行う」「決められた価格及び条件による輸送サービスを行う」といった規定を含めなければならないと定めている。

国内交通基本法は、制定後数回の改正を経ている。大規模な改正では、国家領土の整備開発の方針を定めた1999年6月25日法律第99-533号、都市の連帯及び再編に関する2000年12月13日法律第2000-1208号によるものが挙げられる。

国内交通基本法の現在までの主な改正部分及び改正を定めた法律を表1に示す。

国内交通基本法は、国有鉄道の再編を中心に、交通政策全般にわたって政策の基本方針を具体的に定めている。このため、交通に関する基本方針を定める法律を持たないわが国において、交通基本法制定の動きの中で参考として取り上げられることが多いようである。^(注12)

わが国においてこれまでに提案された交通基本法案では、「移動の自由の保障」「交通に関する国、事業者、国民の責任」「都市計画、国土計画との整合性のとれた交通システムの整備」といった点^(注13)が取り入れられており、法制化への具体的な検討を行う場合もこれらの規定が核となるものと考えられる。

(注)

- (1) この「フランス国有鉄道」は、国内交通基本法に基づいて設立された現在の「フランス国有鉄道」と同名であるが、前者は公私混合形態の会社、後者は商工業的な性格をもつ公施設である点で別の組織である。本稿では前者を「旧フランス国有鉄道」、後者を「フランス国有鉄道」と表記する。
- (2) 1937年8月31日付「国有鉄道会社設立に関する協定」第1条第2段落に、「前述の法人（フランス国有鉄道：筆者注）は主に鉄道の経営を行い、必要に応じてその建設を行うことを目的とし、1982年12月31日

に存続期限を満了する。」と定めている（*Journal Officiel de la République Française*, 1937.9.1, pp. 10067-10068）。

- (3) 旧フランス国有鉄道の株式は、国51%、旧フランス国有鉄道に統合された旧私鉄会社49%の割合で保有されていた。「公私混合形態」とは、商工業に対して国や公共団体が財政面で参加（出資）し、その会社の経営に参加する場合に、国や公共団体が出資割合にかかわらず経営面の権限を持つことができるような形態を指す（堀田和宏『フランス公企業における経営管理の諸条件』近畿大学世界経済研究所、1988, pp. 100-102）。
- (4) 設立と組織は公法形式をとるが、日常の企業活動は民間企業とほぼ同様に行い、経営責任については民法の規則が適用される。商工的公施設の職員は私法による賃金労働者であるが、最高責任者は官吏とみなされる（児玉富隆「交通基本法の制定とフランス国鉄の新しい位置づけ」『運輸と経済』1985.2, p.78）。
- (5) わが国においても、交通権学会ほか複数の団体が、日本国憲法第22条及び第25条を根拠として、交通権の確立を求めている。
- (6) 原語は“des personnes à mobilité réduite”（可動性が減少している者）。身体障害者、高齢者、妊婦など、健常者と同様の移動が困難な者を指すものと考えられる。
- (7) 交通政策、社会資本整備政策は、設備・運輸・住宅・観光・海洋省（Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du tourisme et de la mer）が所管している。
- (8) 交通に関する国家評議会は、193名の会員からなる総会（l'assemblée générale）と、うち89名が参加する常任部会（la section permanente）を通して機能する。また、4つの常任委員会を有する（交通に関する国家評議会ホームページより）。
- (9) 公共交通を営む企業は、国の所管庁が保管する登記簿に登録されることとされている（国内交通基本法第7条）。
- (10) フランス鉄道事業公社は、1997年2月13日法律第

97-135号によりフランス国有鉄道から分離して創設された。同法第1条には、フランス鉄道事業公社の任務として、鉄道基盤の整備、開発及び有効な活用が規定されており、鉄道事業の運営についてはフランス国有鉄道と協力することが定められている（萩原隆子「フランス鉄道線路事業公社の概況」『運輸と経済』2003.2, pp.72-74）。

- (11) 原語は”départements d’outre-mer”。カリブ海、南米大陸、インド洋にある、グアドループ（Guadeloupe）、マルチニック（Martinique）、ギアナ（Guyane）、レユニオン（Réunion）の4県を指す。
- (12) 交通権学会編『交通権憲章—21世紀の豊かな交通への提言』pp.136-138、全日本運輸産業労働組合連合会報告「21物流フォーラム」第5章、戸崎肇「『交通権』と社会資本整備⑤（やさしい経済学）」『日本経済新聞』2001.3.1.参照。
- (13) 第154回国会に提出された「交通基本法案」第1条では、法律の目的として、「移動に関する権利」及び「交通についての基本理念」の規定、国、地方公共団体、運輸事業者等の交通に係る責務の明確化、並びに「交通に関する施策の基本となる事項」を規定することをあげている。

（参考文献）

- ・交通権学会編『交通権憲章—21世紀の豊かな交通への提言』日本経済評論社、1999, pp.136-138.
- ・日本国有鉄道外務部編『欧米諸国の鉄道と交通政策』1968.9, pp.226-235.
- ・日本国有鉄道『外国交通調査資料』第395号、1984.2, pp.8-10.
- ・「フランスの国鉄改革—交通権の承認と労組の権利拡大—」『こくろう調査』1983.10, pp.46-54.
- ・廣崎宗二「フランス国鉄の現状と今後」『運輸と経済』1994.4, pp.71-91.
- ・玉村博巳『フランス企業と国有化問題』同文館出版、1979, p.45.
- ・今城光英『鉄道改革の国際比較』日本経済評論社、1999, p.192.
- ・太田勝敏ほか「都市圏交通計画制度の現況と課題—都市計画・環境政策との連携に向けて—」『日交研シリーズ』A-327, 2002.10, pp.4-14.
- ・民主党国土交通部門：交通基本法案骨子<http://www.dpj.or.jp/seisaku/syakai/BOX_SY0036.html> (last access: 2003.4.24.)
- ・交通に関する国家評議会（Le conseil national des transports）ホームページ<http://www.cnt.fr/VI EWDOC/001_-_Organisation_du_CNT.shtml> (last access: 2003.4.24.)
- ・交通権学会編『交通権—現代社会の移動の権利—』日本経済評論社、1986.10, pp.242-248.

（う え だ た か ゆ き ・ 国 土 交 通 課）

【短信：ドイツ】

インターネット時代の青少年保護法

戸 田 典 子

2003年4月1日、新しい青少年保護法が施行され、同時に青少年メディア保護州際協定が発効し、インターネット時代に対応した青少年保護の体制がスタートする。連邦制のドイツでは、

青少年を有害環境から守る法制の中心は、連邦の法律及び放送分野に関する州際協定である。