

# フランス「国内交通の方向付けの法律」全訳

<Loi d'Orientation des Transports Itinières>

一般社団法人カーフリーデージャパン

(株)アトリエ UDI 都市設計研究所

東京都千代田区六番町6-20-304

## ●フランス「国内交通の方向付けの法律」全訳

フランス「国内交通の方向付けの法律：1982年12月30日第1153号法」は、1982年の制定後、度々改正を経て今日に至っている。

ここでは、現行の最新のものである2009年8月6日一部改正版を底本として、その全文の翻訳を行った。

翻訳に当たっては、修飾関係や並列関係など、複雑に書かれているが、可能な限り原文に近い形で翻訳することに努めた。また、極力意味を限定しないために、フランスの制度や社会について法文内で説明的な処置を施すことは避けた。

なお、条文内の改行、行あけについては、フランスの国の法文を公開している公式サイト (<http://www.legifrance.gouv.fr/>) に従っている。

# 1982年12月30日第1153号 国内交通の方向付けに関する法律

(2009年8月6日一部改正)

## 第1章：各種公共交通に適用可能な一般的条項

### 第1節：国内交通に適用可能な基本理念と交通権

#### 第1条

2005年2月11日命令第2005-102号法律第45条第4項により改正(2005年2月12日フランス共和国官報告示)

国内交通システムは、社会にとって最善な状態でありながら、経済、社会、環境の観点から、利用者の需要を満たさなくてはならない。国内交通システムは、国全体の統一と連携、国防、経済・社会における発展、国土の均衡のとれた整備と持続可能な発展、さらには国際間、特にヨーロッパ連合間の交流の拡大に貢献する。

災害、事故、公害、特に騒音、汚染物質と温暖化ガスの排出などの軽減・減少という目的を尊重しながら、移動制約者、あるいは、障害に苦しむ(1)人々を含む、すべての人々に移動の権利と交通手段の選択の自由を、これには自らの所有物を自らで移動し、あるいは、組織や企業へ委託できるということも含めるが、効果的にもたらす措置を講ずることにより、これらの需要は満足しなければならない。

注記(1)：これら条項の適用はデクレ(政令)(第2005-102号法律第45条4項)により定められる。

#### 第2条

2005年2月11日命令第2005-102号法律第45条第4項により改正(2005年2月12日フランス共和国官報告示)

交通権の段階的な実現により、アクセス性、質、料金、また、自治体の負担する費用において適切な条件の下に、特に公共に開かれた交通手段の利用をもって、利用者の移動が可能となる。

この精神において、移動制約者、およびその介護者(1)のために、特別措置は講じられる。

特に島嶼部や国内の遠隔地、アクセス困難な地方などの不利な立場の社会層を、その状況に応じた措置の対象とする。

交通権には、利用しうる交通手段とその利用方法に関するの情報提供を受ける利用者の権利も含まれる。

注記(1): これら条項の適用はデクレ(政令)(第2005-102号法律第45条4項)により定められる。

### 第3条

2009年8月3日命令第2009-967号法律第15条により改正

旅客交通・貨物交通政策は、地域の発展、都市の整備、環境の保全、農地や自然地の開発の抑制、エネルギーの合理的利用、温室効果ガスをはじめとする汚染物質等に対しての、安全性と削減に関して、長所短所を考慮し、個人交通と公共交通モードの発展を保障するものである。この政策は、経済的な費用だけではなく、社会および環境に関わる費用をも考慮している。その費用というのは、貨幣換算で考えるものではなく、交通のインフラ、施設、機材の開発、維持管理、利用に関わる、また、公共交通の利用者や利用しない第三者が負担する費用などである。この政策は、統合されたマルチモードの形態をとるものである。

この政策は、特にその運営側と利用者の調和をはかりながら、交通手段間、企業間の公正な競争の基盤を確立する。そして、必要な法制度を整備し、また、それが適切に機能することを保障しつつ、各交通モード間で差別することなく公正な競争に留意するものである。

この政策は、特にインフラの選択ではターミナルや乗換駅の整備において、また、複数の交通手段を組み合わせた合理的な整備により、補完や連携することを促進する。この政策は、複数の交通ネットワークの調整と運営を通じて、交通事業者間の協力、様々な交通を組み合わせた運賃体系や利用者へのマルチモーダルな情報提供を促す。

この政策は、適切な運営方法と運賃体系により、既存のネットワークと施設利用を優先して最適化をはかる。

この政策は、旅客交通においては、公共交通の利用促進を、貨物交通においては、河川の舟運、貨物鉄道、海運、そしてさらにとりわけ沿岸海運の利用促進を、それぞれ最優先する。

この政策は、インフラ整備計画において、国境を超えた問題を含み、国土の経済開発、国土整備と競争力問題を考慮する。この政策は、人口密度の少ない地域に対し、公共サービスの使命を果たすために、幹線交通網に接続する少なくとも1種類の交通手段により、交通の便を保証する。

この政策は、ヨーロッパの交通関連政策の発展と改善に貢献する。

### 第 3-1 条

2005 年 7 月 13 日命令第 2005-781 号法律第 7 条により創設 (2005 年 7 月 14 日フランス共和国官報告示)

貨物交通分野における炭化水素の消費軽減の必要性を統合するため、また、温室効果ガス排出と戦うために、このタイプの交通のためのインフラとして、国は、経済発展と国土成長に結びついた緊急課題を考慮し、鉄道、河川の水運、沿岸海運の交通インフラ整備に対する投資を優先することを認める。

旅客交通分野における炭化水素の消費軽減の必要性を統合するため、また、温室効果ガス排出と戦うために、このタイプの交通のためのインフラとして、国は、経済発展と国土成長に結びついた緊急課題を考慮し、都市地域において公共交通を優遇し、同時に道路・航空整備に比べ鉄道への投資を優先することを認める。

### 第 4 条

2009 年 8 月 3 日命令第 2009-967 号法律第 16 条により改正

地方分権計画、国との契約による計画、さらに民主主義的計画という枠組みにおいて、あらゆる利害関係者の代表者の参加とともに、国と関連する地方自治体により、包括的な交通政策の計画と実現は保証される。国土と地方整備の方向性を考慮して、交通の組織化とインフラの管理について権限のある都市交通当局は、全体的かつ将来的視座から交通需要の分析を出発点として、政策を調整し、さらに都市地域と地方レベルにおける政策の均衡を図る。

交通インフラの国家計画は、国の権限をより強化し交通網の管理、近代化及び発展に関して、環境への影響と農地・自然地域の空間消費の軽減に関して、さらにまた、自らの交通網整備のため地方自治体からの支援により、国の方向性を定める。

この計画は、以下の 3 目標を同時に実施することを求め、環境を最も尊重する交通手段に対して、期限延期条件の優遇を狙っている。

- a) ヨーロッパ規模、また国家規模において、旅客や貨物に対してサービス水準の高い鉄道または河川交通システムの建設を目指すこと
- b) 地方レベルにおいて、多極化を強化すること
- c) 地域レベルにおいて、都市エリア内の移動を改善すること

この計画は、総合的で一貫性のとれた交通網に配慮し、環境と経済への影響を評価する。

この計画は、国や地方自治体に対し、各交通インフラの投資計画の均衡をはかる基準を定める。

これは、国会の各立法機関に少なくとも 1 回、提出され、実施される。

国と、鉄道および舟運事業のインフラ管理公施設法人は、事業の優先権と将来事業に必要な

な手立てについての取り決めについて複数年の契約を結ぶ。

## 第5条

2009年7月22日命令第2009-888号法律第34条により改正

交通の公共サービスは、旅客交通と貨物交通を組織し推進するための公権力に課せられた使命を統括的に担うものである。

それらの使命は、以下の通りである。

- a) 交通のためのインフラと設備の実現と管理、さらに、維持管理、機能、安全において通常の条件で、それらを利用者が使えるようにすること
- b) 交通事業の規則と、規則の運用管理、および、保護のための交通の組織化
- c) 交通システムにおける情報分野の発展
- d) 交通システムに定められた目標の実現を容易にするための研究、調査、統計の発展
- e) 公共交通の組織化。引越にともない生じた交通行動は、貨物輸送交通とみなされる。

これらの使命の実行は、現法に従い、義務を負った、あるいは参画するその民間企業や公的企業と連携して、国家、地方自治体とその公施設法人により、保証される。

公共交通事業者と権限のある公当局との関係の様式は、交通手段や事業の性格、特に旅客や貨物交通についての内容によって異なっている。法律の条項の枠組みにおいて、民間企業における管理の自由は国により保証されている。**公的法人あるいは民間法人の名義で組織化された交通を除いて、すべての旅客、貨物交通は公共交通とみなされる。**

## 第6条

特に、適用可能な価格・運賃体系の確定や、運輸約款の条項に関して、公共交通の運営が実施されるという条件により、交通サービスの構成と生産性が通常の条件の下で提供されるサービスに対する実際の費用を保証できるよう交通事業者の公正な報酬は認められる。

### 第6-1条

2005年8月2日命令第2005-882号法律第93条により創設（2005年8月3日フランス共和国官報告示）

#### 第1項

国外貨物交通事業者が使用する車両、あるいは、臨時サービスの場合の国外旅客交通事業者により使用される車両は、加盟国内の道路を通るフランス貨物交通の国外貨物運輸事業者の許可条件を定める規則(CEE)1993年10月25日命令第3118/93号法に基づき、そして、加盟国内の道路を通るフランス貨物交通の国外旅客運輸事業者の許可条件を定める規則

(CE)1997年12月11日命令第12/98号法に基づき、フランス国内で運河輸送を実施するため、連続30日間以上の運行も、12ヶ月間で45日以上フランス国内にとどまることもできない。

## 第2項

旅客及び貨物の国外交通事業者により使用される船舶は、加盟国内の運河を通るフランス貨物あるいは旅客交通の国外旅客運輸事業者の許可条件を定める規則(CEE)1991年12月16日命令国務院第3921/91号法に記述された航行サービスをフランス国内で実施するために、連続90日間以上フランス国内にとどまることができない。

## 第3項

国務院のデクレは、現条文に書かれた適用と規制の方法を定める。

## 第6-2条

2005年8月2日命令第2005-882号法律第94条により創設(2005年8月3日フランス共和国官報告示)

## 第1項

- フランスの国土における以下に示す事業の実施は、交通事業者は、上述の規則(CEE)1993年10月25日、国務院第3118/93号と、上述の規則(CE)1997年12月11日、国務院第12/98号の規定を利用することはできない：
- 日常的、頻繁、あるいは定期的な国内交通事業；
- 国内の、また、恒常的、頻繁あるいは定期的な形態の事業の実施と一致する、建物、および、インフラ設備から実現された事業

## 第2項

第一項に示された状況では、交通事業者は第7条、第8条の規定に拘束される。

## 第7条

2005年8月26日命令第2005-1039号法律第1条により改正(2005年8月27日フランス共和国官報告示)

## 第1項

旅客公共交通事業者は国の認定機関により管理された登記簿に記載されていなければならない。この登録は、国務院のデクレにより規定様式に基づき、専門性への信頼性、財政力と専門能力の条件に従っていなければならない。現条項の発効時点で登録されている企業は、

その登録の効力を保持する。

専門的能力は、国务院のデクレの規定の条件の下、履行の権限が与えられた、公平性と能力を保持する機関によって、認められうる。

## 第2項

国家、および、限られた権限の地方自治体、あるいは、その関連団体は、旅客一般公共交通事業を組織し、デマンド型交通サービスを行うことができる。商工業の公共サービスの形態をとった、公法人による公団にせよ、このために権限のある当局と特定期間の協定を結んだ企業にせよ、サービスの実施は保証される。この協定において、全体の構成とサービスにかかわる機能、財源の条件を定める。そして、この協定はまた、交通権が効果的に実践され、旅客公共交通を推進するために、一部、および、他の契約団体によって行われる事業内容を定義する。登録が解除されるときには、これらのサービスの実施は取り消される。

## 第3項

交通当局により決められた旅客一般公共交通サービスの財源は、利用者により保証され、あるいは、万が一の場合は公共団体により、および、特別立法条項の効力により直接あるいは間接的にその利益を得ているその他の、それがサービスの利用者でなくとも、官民の利益享受者によって保証される。

経済、社会的計画に基づき、適合する交通システムの最大限の利用者の獲得ができるように、運賃政策は、権限のある当局により決められる。

運賃に関しては、国家の一般的権限において、権限のある当局が運賃を規定、または認可する。

公共基金の投資、あるいは、公的経済保証を確約する公法人と企業間のあらゆる契約や規約は、無効にならないように、この公法人により契約され保証された基金利用のコントロールにかかわる条項を備えている。

## 第8条

2009年7月22日命令第2009-888号法律第34条により改正



## 第1項

貨物輸送の公共的な事業者、引越事業者、輸送用工業車両の賃貸事業者、輸送の取次事業者、輸送の補佐事業者の事業遂行は、国務院のデクレにより規定の様式に従って、専門性への信頼性、財政力と専門能力の条件に従い、また、国家の一般的権限において、登録の記載内容に従う。現条項の発効時点で登録されている企業は、その登録の効力を保持する。現条文の発効日に、運輸取次事業者の免許保有者は、その登録簿に権利が登録されている。

前文節の適用については、代理で貨物の仕分けの運営やチャーター船あるいは貨物、引越の交通の実施に関連するすべての運営を保障する人々は、取次事業者や補佐事業者とみなされる。

専門的能力は、国務院のデクレの規定の条件の下、この履行の権限が与えられた、公平性と能力を保持する機関によって、認められうる。

## 第2項

あらゆる貨物公共交通の契約、あるいは、あらゆる引越に関連する契約は、交通、または、引越しの本質と目的、本来の意味で交通にかかわるサービスの提供方法、そして、輸送する物の引き取りと配送の条件を明確にした条項を含まなくてはならず、また、発送人と取次業者、運搬業者、引越業者と荷受人それぞれの義務、および、輸送あるいは引越価格、さらに、予測される付加的な負担額を明確にした条項を含まなくてはならない。同様に、都市居住者以外の随時の道路公共輸送サービスについては、全ての契約が負担の目的とその金額、当事者の権利と義務、ドライバーの配属、事業用車両の特性、そしてサービスの適用条件(特に輸送する人あるいは団体に考慮して)を明確にした条項を含まなければならない。同様に、運輸委員会の契約は同一の条項の対象となる。

契約に関する法律の条項は別として、前段に記載された当事者と契約の関連性を定義した協定がなければ、一般的な契約の条項は正当な権利として適用される。これらの一般的な契約は、国の交通委員会の意見に基づくデクレに拠っている。

## 第3項(削除)

## 第4項

運輸の取次事業者および補助手段に対する報酬は、実際の実施されたサービスにより定められている。それは、受益者により負担される。

## 第2節：社会的条件と安全

## 第9条

2009年7月22日命令第2009-888号法律第34条により改正

国は、社会的な規則を定め、労使条件の均衡を図り、関連する規定を実行する。そのための適用を管理する。

国は、安全規則、救助組織の規則、交通に適用する技術管理の規則を定める。国は、その適用の実施に留意し、管理する。

第三者に委ねられ、または、それを行う企業自身のために実行される運輸事業は、安全性と労働条件の規定にそぐわない条件においては、いかなる場合においてもなされてはならない。発送者、取次業者、交通機関の借主、代理人、届け先、あるいは、その他のあらゆる発注者は、それぞれが追うべき責務違反に対して責任を負う。

輸送契約、引越に関連する契約または業務契約において、報酬や、特に、労働時間、または、認可された操縦時間の超過に対しての、直接、または間接的な教唆など安全性が危険にさらしうる条項は、すべて全く不当である。

## 第10条

労働条件と労働期間に関する労働法規の条文は、運転者、船員とそれに類する職責の者に適用される。

労働時間と操縦時間に関する規則は、技術、経済、社会的条件の進歩と、特に、不規則な労働シフト、場所と時間の拘束、そして輸送された人と第三者に対して課せられる責任にかかわる責務を考慮する。

給与所得者ではない代理業者に関しては、運転や航行及びそれに付随する作業時間と、休憩時間が、安全性の要請を考慮した特殊条項の対象となる。

## 第11条

運転、航行を担う賃金労働者、あるいはそれに準ずる者の労働時間は、操縦に従事している時間、さらに、デクレ（政令）で規定されている条件内で、雇い主に雇用されている時間を含む。

## 第12条

2009年7月22日命令第2009-888号法律第34条により改正

交通関係の労働者と第三者の安全を考慮し、国は、運転、あるいは、操縦責任者の身体的適性を規制し、あるいは、規制させ、また、不適格者の防止対策を促進する。

引越や工業車両の運転者あるいは操縦者つき車両貸出し業の企業の給与所得者に関しては、医学的に明らかな恒常的不適格者、および、意図的な行為あるいは当事者の故意の結果でない恒常的不適格者は、現金、あるいは、場合によっては、現物支給手当を含む予防措置の特別な制度の恩恵を受ける権利、および、補完的な研修による専門的な社会復帰の可能性の権利が付与される。この体制は、企業とその社員の分担金により資金が供与され、国に認められた彼らの代理人により管理されている。

国務院のデクレは現条文の適用条件を詳述し、必要に応じ、前の段落に記載された体制を制定する。

## 第 13 条

運輸業界において、運転の安全と、運転や航行を担う代理業者の労働時間に関連する条項の適用を担った検討委員会を各県に設置し、その委員会は県内に位置する行政機関に所属する。

それは雇用者、給与所得者の組合組織の代表者の同数により構成され、労働監査官が議長を務める。

国務院のデクレは委員会の権限を詳説し、その機能の構成と方法を定める。

### 第 13-1 条

2006 年 1 月 5 日命令第 2006-10 号法律第 5 条により改正（2006 年 1 月 6 日フランス共和国官報告示）

ガイド付きあるいは鉄道公共交通システムの建設工事、あるいは、重要な変更工事については、事前に有資格である専門家、あるいは、組織による安全報告書とともに、国の代表者に、あるいは、鉄道安全公施設法人の長に提出された事前資料を、国または鉄道安全公施設法人が承認する前には、開始することができない。この報告書は、害を与えうる可能性のある自然や技術的危険性の観点からは、特にそれらの工事の作業条件を詳述している。

商業的な運営実施は許可次第となる。それは国または鉄道安全公施設法人が、工事の特徴、作業方法により提供される安全性の確保との関連で、安全に関する図書を検討したのち交付される。また、厳格な利用の制限条件を加えることができる。それにより、作業の、あるいは、作業変更の安全規則の承認に相当する。

既に提供されているサービスについては、国の専門的な認可機関、あるいは、鉄道安全公施設法人の長は、運営に対する制限的な措置の診断方法を規定することができ、緊急のリスクに対しては、中止を命令できる。

現条文の適用条件は国務院のデクレにより規定されている。

これが、特に実施、重要な変更、あるいは、商業運行にかかわる許可システムを明確にしている。その許可は、地方自治体の代表が保証する行政委員会の意見の後に交付される。

現条文は、旅客輸送のためのガイド付き、あるいは、鉄道交通システムに適用できる。

### **第 13-2 条**

2002 年 1 月 3 日命令第 2002-3 号法律第 4 条により改正（2002 年 1 月 4 日フランス共和国官報告示）

新技術を必要とする、あるいは、マルチモードの定着を含む交通システムの建設あるいは、重要な変更の工事、それはまた、人身の安全のための特別な危険性を生じる工事は、事前に有資格である専門家、あるいは、組織による安全報告書とともに、国の代表者に提出された事前資料を国が承認する前には、開始することができない。この報告書は、害を与えうる可能性のある自然や技術的リスクの観点からは、特にそれらの工事の作業条件を詳述しているものである。

工事開始は、国の代表者の意見の通告に、あるいは、資料提出から 4 カ月の期限満了後に従って行うことができる。

これらのシステムの提供開始は許可に従う。その許可は、特に地方自治体の代表であることを保証する行政委員会の意見通告ののち、システム運用の特徴、方法により示された安全の保障に関して、国から出される。また、利用の制限条件を加えることができる

この許可は、有資格である専門家、あるいは、組織により少なくとも 1 回の定期的試験を含む、事業主体により実施される事業方法の承認に相当し、それぞれのシステムに適用可能である。

国務院のデクレ(政令)は現条文の適用条件と、特に条項を適用するシステムの分類を規定する。

### **第 13-3 条**

2007 年 3 月 5 日命令第 2007-297 号法律第 6 条により創設（2007 年 3 月 7 日フランス共和国官報告示）

旅客公共交通当局は、国務院のデクレにより定められた条件により、交通における犯罪の予防、旅客と利用者の安全に向けた行動に貢献する。

### **第 3 節：インフラストラクチャ、施設、材料、技術**

#### **第 14 条**

1999 年 6 月 25 日命令第 99-533 号法律第 43 条により改正（1999 年 6 月 29 日フランス共和国官報告示）

インフラ、運輸施設、機材について、公的資金供与となる選択は、全体的にも部分的にも、交通事業の経済的、社会的有効性に基づいている。利用者の需要、安全性と環境保護への要請、国の計画と国土改良政策の目的、国防の必要性、想定しうる国内、国際間の運輸の趨勢予測、財政的費用、より一般的には現実の経済的費用と環境への影響による社会的費用、それらが考慮される。

インフラの大規模計画と技術的に大きな選択は、特に環境、安全、健康に関連する交通の外部効果を統合的に考え、また、一つの交通手段そのもの、また、異なる交通手段、あるいは、それらの連携において比較を行い、統一性のある統合的な判断基準をもとに、評価する。これらは関連する計画の最終的な採用の前に公表される。公的資金の援助により事業が実施されたとき、経済的・社会的な結果の評価資料は遅くとも事業の開始から 5 年以内に作成される。この評価資料は公表される。

インフラの実現や整備は、国と、関連する地方自治体間の契約の対象である。

国務院のデクレは、インフラ、技術的な選択、そして現条文第 2 段落に示した検討方法を詳述する。

#### **第 14-1 条**

2005 年 6 月 8 日命令オルドナンス第 2005-654 号第 1 条により改正（2005 年 6 月 9 日フランス共和国官報告示）

##### **第 1 項**

インフラ・交通地方計画は、コミューン、県、地方と国との間の分権に関連する 1983 年 1 月 7 日命令第 83/8 号法第 34 条に示されている整備発展地方計画における“インフラと交通”の項の一部を構成する。

地方は国と協力し、県の権限を尊重しつつ、そして市町村とその連合体との協調をとりつ

つ、入念な計画策定の責を担っている。

この計画は、域内の大きな通行ルート、および、マルチモーダルな取り組みにおける機能性に関して、地方および地方間の一貫性を保障する。そこでは、道路インフラに関する国土の中長期的な事業の優先度を規定する。

## 第 2 項

インフラ・交通地域計画は、路線網や既存設備の利用の最適化を優先すること、交通モードと運営者の補完を、必要ときには新しいインフラの実現を予見しながら、優遇することを目的としている。その目的において：

- インフラ・交通地域計画は、マルチモーダルな取り組みにおいて、利用者にとって交通サービスの様々な目的を定め、その実現方法、また、推奨する活動の選定基準などを定める。特に、様々な交通手段で構成されるネットワーク内およびネットワーク間の長期的な一貫性を保つため、また、開発、近代化、適用そして拡大においてそれらの優先を決め、またその実現方法を定める。
- インフラ・交通地域計画では、交通の需要予測と、第 2 条で定義された交通権の実現に結びつく必要性の予想可能な進展を評価する。また、経済的、社会的、環境的条件において、持続可能な国土の発展、そして特に温室効果ガス抑制に貢献しうる方法を定める。
- さまざまな交通手段における、また、個々の交通手段の中で、環境、保安、健康のために用いられる様々な施設、機材と運営方法の効果の分析を特に含む。
- インフラ・交通地域計画では、既存路線網の最適な利用を可能とするために様々な交通モードにおいて、交通モード相互の連携機材の質の改善、および、新しいインフラの創造を実現する基本的な行動をとることに努める。また、ヨーロッパ連合の交通網に関する方向性を考慮する。

### 第 14-2 条 (廃止)

1999 年 6 月 25 日命令第 99-533 号法律第 44 条により創設 (1999 年 6 月 29 日フランス共和国官報告示)  
2005 年 6 月 8 日命令第 2005-654 号法律第 1 条により廃止 (2005 年 6 月 9 日フランス共和国官報告示)

## 第 15 条

その権利の譲受人であるか、事業主体の代表の資格を有する権限当局は、インフラの新規建設、あるいは既存インフラの改良のために必要な資金調達の方法を統括する責任がある。

それにより、公法人、企業あるいは利用者の不確定な貢献は、補助金、あるいは、援助基金の手段による収入がある。インフラの利用者ではなく、直接または間接に利益を得る受益者のさまざまなカテゴリーは、特別条項によって、同様にこの資金への参加を求められる。

権限を有する当局は、維持管理と機能維持のための財源の手当てを同様に定める。

インフラと施設の一体的な利用は、交通政策の主要目的の実現のために貢献する税金、負担金あるいは、料金の徴収を生じることになりうる。

## 第 4 節：社会体制

### 第 16 条

2004 年 7 月 1 日命令オルドナンス第 2004-637 号第 22 条により改正（2004 年 7 月 2 日フランス共和国官報告示）

国家交通委員会と地方交通委員会は、国の権限内で、国内交通政策の策定と実行に協力する。また、国の権限により、交通システムとそこに含まれる様々な交通モードの組織化と機能にかかわる課題に対して、意見を求められる。国家交通委員会は交通・インフラ発展国家計画に関し、意見を求められる。

地方交通委員会は、地域交通計画に記載された鉄道組織に関し、意見を求められる。

### 第 17 条

2004 年 7 月 1 日命令オルドナンス第 2004-637 号第 22 条により改正（2004 年 7 月 2 日フランス共和国官報告示）

2004 年 7 月 1 日命令オルドナンス第 2004-637 号第 8 条により改正（2004 年 7 月 2 日フランス共和国官報告示）

国家交通委員会は以下の構成団体を代表する委員により構成される。

- 国会と地方自治体
- 交通事業に携わる民間企業
- 交通事業従事者の国家計画を代表する組合

— 様々な分類に属する利用者

— 国家

そして能力ゆえに指名された有識者。

地方委員会は交通事業に携わる民間企業の代表者、その賃金労働者、様々な分類に属する利用者、国の代表者、有識者により構成される。さらに、地方と、コルシカ島においてはコルシカ島の自治体、県と都市交通の組織化のための権限のある当局が、必要があれば、地方委員会の審議に招集される。それらは本来の権限と離れる問題を、自ら参加する委員会に付託することができる

委員会では、参加している専門家に、提起された疑問点の審議を付託することができる。本法により、特に除名、停職、停止の方法などの処罰は、地方知事の下、設置され、行政の治安担当官に主宰された行政制裁委員会の意見に基づいて公表されなければならない。その委員会には、交通事業に携わる企業の代表者、賃金労働者、異なる分類に属する利用者、そして国の代表者を含む。この委員会に対しての訴訟は反対する性格を帯びている。定期的な参集は少なくとも四半期ごとに1回行なわれる。

国務院のデクレはこれらの組織の構成とその権限を詳述する；その組織、機能の規則を定め、および、主要事業のセクターに属す企業の様態は、企業が機能を果たすための費用負担によるが、その様態の規則を定める。

各種交通手段に適用する一般条項（廃止）

交通権、および、国内交通に適用する一般的原則（廃止）

インフラ、設備、機材、および、技術（廃止）

制度（廃止）

鉄道（廃止）

## 第2章：様々な交通モードへの特別な条項

### 第1節：鉄道交通



## 第 1 款：鉄道交通の公共サービスの組織

### 第 18 条

2006 年 1 月 5 日命令第 2006-10 号法律第 19 条により改正（2006 年 1 月 6 日フランス共和国官報告示、2006 年 3 月 31 日発効）

1983 年 1 月 1 日、フランス国有鉄道(SNCF)と名づけられた商工公施設法人が誕生した。

以下はその目的である：

- 公共サービスの基本にのっとり、国内鉄道網を用いた旅客鉄道輸送サービスを展開すること
- 国際的なサービスを含む他の鉄道サービスを展開すること
- 公共サービスの原則にのっとり、公施設法人「フランス鉄道網」の設立をもたらした 1997 年 2 月 13 日命令第 97-135 号法律第 1 条にある、インフラ管理の使命を確保すること

この施設は、直接、また間接的にその使命に関連する、全ての事業を行う資格がある。密接な、あるいは、補完的な関係の目的を有する子会社を設立すること、企業、団体、あるいは、組織への資本参加することもできる。これらの子会社の管理は、グループの目的の枠組みの中で、予算計画から独立している；これらの子会社は、本法第 24 条第 2 項にある、国の財政援助を受けることは特にできない。

その他の公共鉄道網の管理方法は、特別条項に規定される。

### 第 18-1 条

2004 年 8 月 13 日命令第 2004-809 号法律第 33 条により改正(2004 年 8 月 17 日フランス共和国官報告示、2005 年 1 月 1 日発効)

前述の 1997 年 2 月 13 日命令第 97-135 号法律第 1 条を侵害することなく、地方の利益から、非都市地域の旅客輸送機関(鉄道、またはガイド付き)のインフラの創設と開発権限を県は有している。

都市交通区域 (P T U) 内において、県によって造られた鉄道またはガイド付き交通の地方への連絡は、都市交通組織の権限の承認により、新設、または、改良される。

現条文は、海外県やイル=ド=フランス圏には適用されない。

## 第 19 条

2004 年 7 月 12 日命令オールドナンス第 2004-691 号第 17 条により改正 (2004 年 7 月 14 日フランス共和国官報告示)

1937 年 8 月 31 日に設立された混合経済株式会社に、それ以前に払い下げられた公共、または私的領域に属する不動産財は、公施設法人の基金に戻される。国所有の他の鉄道網の不動産財は、以前にすでに合意することができた運営権は別として、国務院のデクレ(政令)により公施設法人の基金に戻される。

以前に株式会社に払い下げられた動産は、公施設法人に対して、全ての所有権は無償で与えられる。

国に属するその他の全ての鉄道網の動産は、以前にすでに合意することができた運営権は別として、国務院のデクレ(政令)により、公施設法人に対して、全ての所有権を無償で与えられる。

株式会社により交わされた証書や契約であれ、それによって規定される社会や団体、第三者機関への参加であれ、それらによって生ずる全ての権利と義務は公施設法人に移される。

これらの移転は、補償金の、あるいは、税金や権利、課税、給与や報酬などの徴収の要因とはならない。

## 第 20 条

オールドナンス第 2006-460 2006-07-01 号第 7 条第 2 項により改正 (2006 年 6 月 22 日フランス共和国官報告示、2006 年 7 月 1 日発効)

公の利益、または公益と銘打たれた事業に対して、法において適用可能となるよう、公施設法人は、委譲、取得しうる不動産についてのあらゆる管理権を実行する；公施設法人は、特に、公共機関に占有の許可を与え、賃貸契約に同意し、そして公施設法人のために使用料、家賃とその他の生産物の総額を利益として確定し徴収することができる。

公施設法人は建設や解体の全ての工事を実施できる。公施設法人は所有者としての全ての義務を負い、国に代わって公正に行動し、それを守る。

公施設法人が獲得した不動産は、国家の名の下にある。もしそれらが既に国に属する場合、公施設法人によって管理されている領域に組み入れられる場合は、商品価値に相当する補償金を公施設法人が国に支払う要因となる。

公施設法人によって、彼らの使命を遂行するために使用された不動産財は、国によって取り戻されうる。または、再構築の価値に等しい補償金の支払いと引き換えに、公益に供する目的のために地方自治体に譲渡されうる。

公施設法人によって保有され、使命の遂行をやめた不動産財は、他の国有地の割り当てを受けることができる。または、等級の切り下げののち、公施設法人により、また、公施設法人の利益のために譲渡されうる；そして、最初の事例では、利害関係を持つ国や自治体は、公施設法人に対し、その貨幣価値に相当する補償金を支払う。

現条文の適用方法は、特に等級の格下げ、仕様や譲渡の変更の法的、財政的な条件は、国務院のデクレに定められる。

## 第 21 条

2004 年 7 月 12 日命令オールドナンス第 2004-691 号第 17 条により改正 (2004 年 7 月 14 日フランス共和国官報告示)

公施設法人の理事会は、18 名の委員で構成される。

- 国の代表者 7 名
- 専門性により選ばれる委員 5 名(少なくとも利用者代表と法令により任命されるもの 1 名を含む)
- 幹部代表者、少なくとも 200 名以上の構成人数を擁する企業とその子会社の賃金労働者により選ばれる者計 6 名

行政議会の代表者は、省庁会議のデクレ(政令)により委員の中から提案により選ばれる。

国務院のデクレ(政令)が、機関の定款を定め、行政議会の委員の選出と任命方法を定義する。

## 第 21-1 条

2007 年 3 月 5 日命令第 2007-297 号法律第 6 条により改正 (2007 年 3 月 7 日フランス共和国官報告示)

地方財源による、本法第 29 条の目的に基づき、地方の利益のための都市外の定期道路運輸サービスに付け加えて、地方自治体の一般法規第 4413-3 条と第 4424-26 条とは別に、地方は、地方の利益のため公共交通当局として、2002 年 1 月 1 日以降、以下の組織を担う。

- 国の財源によるサービスと国際サービスを除く、国鉄網状で実施される旅客鉄道サービスである、旅客向け地方鉄道サービス
- 上記の鉄道サービスに代わる道路運輸サービス

地方は、その管轄地域全体に対して、国が確保している鉄道システムの一貫性や、県、コミューンとその連合体の権限を尊重し、交通とインフラに関する地方の計画を考慮しながら、地方旅客交通の公共サービスの内容と、特に、交通の便、運賃体系、サービスの質と利用情報を定める。そして、交通における犯罪を防ぎ、利用者を含めた人々の安全を守るよう最善をつくす。地方は国の運賃システムの基本を尊重しつつ、運賃体系の策定についてその権限を行使する。国の適正な運賃は、地方の旅客サービスにも適用される。

国務院のデクレ(政令)は現条文の適用条件と、特に変更時に既存のサービスとつながる変更されるサービスの一貫を決定する方法を規定する。

## 第 21-2 条 (廃止)

2004 年 7 月 12 日命令オールドナンス第 2004-691 号第 17 条により改正 (2004 年 7 月 14 日フランス共和国官報告示)

2006 年 1 月 5 日命令第 2006-10 号法律第 19 条により廃止 (2006 年 1 月 19 日フランス共和国官報告示)

## 第 21-3 条

2005 年 2 月 11 日命令第 2005-102 号法律第 45 条第 5 項により改正 (2005 年 2 月 12 日フランス共和国官報告示)

それぞれの地域では、第 21-1 条に記載された交通当局として、公共交通のパートナーシップによる地方委員会が創設される。この委員会では、地方から提案される交通サービスの提供や運賃戦略、発展、質などについて検討する。

特に、委員会は、公共交通の組合組織、公共交通の利用者団体、特に移動制約者（1）団体、経営側の職業組織、執政組織の代表者により構成する。

デクレ(政令)は、委員会の構成、委員の選任条件、そして委員会組織の機能とあり方について詳述する。

注記（1）： 各条項の適用はデクレ（政令）（第 2005-102 法第 4 5 条第 8 項）で定める。

#### **第 21-4 条**

2004 年 7 月 12 日命令オルドナンス第 2004-691 号第 17 条により改正（2004 年 7 月 14 日フランス共和国官報告示）

地方とフランス国有鉄道(SNCF)で交わされた協定は、地方の権限でまとめられ、開発と鉄道サービスへの投資の条件を定めている。

交通を所管する省庁は、鉄道路線の割り当てに関する係争の決着をつける。

国務院のデクレ(政令)は、条項の内容、係争の規約のあり方、そして、地方とフランス国有鉄道(SNCF)の間において、交通を所管する省庁がその鉄道路線の割り当てに関する意見の対立の決着をつけるところの条件を詳述する。

#### **第 21-5 条**

2004 年 7 月 12 日命令オルドナンス第 2004-691 号第 17 条により改正（2004 年 7 月 14 日フランス共和国官報告示）

国土の管轄地域を越えて連携する場合、その地方は隣接する地方、あるいはイル＝ド＝フランスの交通組合と、第 21-1 条に定義されたサービス機関のために、協定を交わすことができる。

このサービスの実行は国益のサービス組織のためにフランス国有鉄道(SNCF)に託す責任は別として、以前の段落に記載されたひとつもしくは 2 つの権限ある当局とフランス国有鉄道(SNCF)間の特別な運営にかかわる契約の対象となる。

地方は、場合によっては地域の共同体の一般的な法と、効力のある条約の条件下、他国を含めた地方の旅客鉄道サービス組織のために、隣国と接する地方の交通当局と条項を結ぶことができる。隣国と接する地域において、交通の行政機関の代わりに、地方はフランス国有

鉄道(SNCF)に対し、他国を含めたサービス組織のために、隣国の運輸権限のある事業者と協定を結ぶことを要求することができる。

## 第 22 条

2005 年 2 月 11 日命令第 2005-102 号法律第 45 条第 5 項により改正 (2005 年 2 月 12 日フランス共和国官報告示)

地方は、第 21-1 条の方向性の地方の利益のためのサービス以外の、フランス国有鉄道 (SNCF)により管轄地域において保障されているサービスの確実性の改善について意見を求められる。

サービスの定義と、サービスの質に関する全ての課題について検討するため、フランス国有鉄道(SNCF)、利用者、特に移動制約者 (1) 団体と、フランス国有鉄道(SNCF)の賃金労働者の各代表者、そして地方自治体の選ばれた人により構成される、路線委員会が創設される。

国益に基づく交通サービスによる国内鉄道網、あるいは、国内、あるいは国際サービスによる乗換え拠点の交通の便の、すべての新設、あるいは、削除は、県、そして関連するコミューンへの意見に委ねられる。

地方の旅客サービスによる国内鉄道網、あるいは、地方の旅客サービスによる乗換え拠点の交通の便の、すべての新設、あるいは、削除は、県、そして関連するコミューンへの意見に委ねられる。

注記 (1) : これら条項の提要の変更は、デクレ (政令) (第 2005-102 法第 4 5 条第 6 項) に定める

## 第 23 条

2004 年 7 月 12 日命令オルドナンス第 2004-691 号第 17 条により改正 (2004 年 7 月 14 日フランス共和国官報告示)

特に、商工業の性格を帯びた公施設法人が株式会社「フランス鉄道国営会社 (SNCF)」に置き換わるものとして、本法は、企業とその子会社の法人の位置づけを規定する立法上、あるいは規則、契約上の条項を侵害しない。

グループの委員会、企業委員会と保健、安全そして労働条件に関する委員会に関連する規則は、正当な権利として適用される。しかしながら、必要がある場合は、国務院のデクレは、企業の特

有な構造に対して、保証すべき使命のために企業が有する公共サービスの必要性に対して、そして、子会社とともに構成するグループの組織化に対して、適応方法を定めうる。

## 第 24 条

2004 年 7 月 12 日命令オールドナンス第 2004-691 号第 17 条により改正 (2004 年 7 月 14 日フランス共和国官報告示)

### 第 1 項

フランス鉄道国有会社(SNCF)は運営権限を付与されている。国務院のデクレで承認された仕様書により、公施設法人と認定され、権利と義務の確定、運営規則、第 3 条にある運営条件と一致する規則、事業採算の定義、公共サービスの実施条件が定められる。計画の再編成を記している 1982 年 7 月 29 日命令第 82-653 号法律にある条件において、国とフランス国有鉄道(SNCF)間で取り交わされた契約は、国家計画とそれを実現すべき方法において、企業、また、そのグループに付与された目的を定める。

### 第 2 項

フランス国有鉄道(SNCF)は、交通権の実現と安全とエネルギーにかかわる優位性の実現において、鉄道交通の公平の役割という理由によって、ゆだねられる公共サービスの使命から生じる費用において、国から一部支援を受けている。また、地域の整備と発展を目的とする 1995 年 2 月 4 日命令第 95-115 号法律第 67 条と同様に、本法の第 22 条をとりわけ適用するため、同様に、地域自治体からの財政支援を受けることができる。

国および、関係する地方自治体間とのフランス国有鉄道(SNCF)による取り決めにより、この支援が可能となる。

フランス国有鉄道(SNCF)は、年金負担の支援にかかわる仕様書に決められた規則に従って、財政支援を受けることができる。

## 第 25 条

2004 年 7 月 12 日命令オールドナンス第 2004-691 号第 17 条により改正 (2004 年 7 月 14 日フランス共和国官報告示)

フランス国有鉄道(SNCF)は、財務、会計については営利企業の規則が適用される。一般会計規則と同じ会計処理を行う。国と地方自治体それぞれから委託される使命に関わる、実際の経済的費用を特に尊重した会計処理を行う。また、和解や調停の取り決めを結ぶことができる。

フランス国有鉄道(SNCF)は、国務院のデクレにより定められた条件下において、国の経済的、財政的、技術的な監督下にある。

フランス国有鉄道(SNCF)は、国務院のデクレによる規定の条件により、国の経済的、財政的、技術的な監督下にある。

## **第 2 款：ヨーロッパ鉄道システム（廃止）**

### **第 2 款：鉄道システムの相互運用性**

#### **第 26 条**

2006 年 1 月 5 日命令第 2006-10 号法律第 5 条により改正（2006 年 1 月 6 日フランス共和国官報告示）

鉄道システムの相互運用を保証可能とする構成要素は、利用における同一性あるいは適性にかかわる“ヨーロッパ共同体”の宣言に基づいていなければ、市場に出すことはできない。その場合は、相互運用が可能な基本的条件を満足しているとみなす。

国務院のデクレ(政令)は、相互運用の基本条項を定め、市場化に関する規則を定める。

#### **第 26-1 条**

2006 年 1 月 5 日命令第 2006-10 号法律第 5 条により改正（2006 年 1 月 6 日フランス共和国官報告示）

利用における同一性あるいは適性にかかわる“ヨーロッパ共同体”宣言に基づいている構成要素が、鉄道システムの相互運用が可能になる基本的な条件を満足していない場合は、鉄道安全公施設法人の所長は、製造者、あるいは、その代わりに市場化の責任者の陳述を持って、その適用領域を制限、あるいは、一致させることを命じることができる。

製造者、あるいは、その代わりに市場化の責任者の陳述を持って、一年以内の期間は、鉄道システムの相互運用を保留することができ、あるいは、無料であっても構成要素の市場投入を禁止でき、どこでも撤回を命じることができる。

緊急の危険性がある場合、交通担当大臣、あるいは、鉄道安全公施設法人の事務局長は、前述の一時停止の手続きを経ず、延期命令を下すことができる。



## 第 26-2 条

2006 年 1 月 5 日命令第 2006-10 号法律第 5 条により改正（2006 年 1 月 6 日フランス共和国官報告示）

刑事訴訟法の下で行動する行政担当者、および司法警察官の権限は別として、国の担当官、鉄道安全公施設法人担当者、および交通大臣から公認され認証された鉄道運営者の担当者は、第 26 条を尊重するために必要な制限を加える権限を有し、また、第 26-5 条にある違反行為を摘出し、必要な規制を行使する権限を有する。

これらの代理人と係員は、刑事法による処罰の対象となり、一定の条件を持って、職業上の守秘義務を強制される。

## 第 26-3 条

2006 年 1 月 5 日命令第 2006-10 号法律第 5 条により改正（2006 年 1 月 6 日フランス共和国官報告示）

第 26-2 条に記載された代理人は、これらの使命を実行するため、国の担当官、および司法警察官に刑事法の定める条項に認められた権限は別として、相互運用の構成要素を市場化するためにかかわったすべての製造責任者、および、人物による専門的目的で、排他的に利用されるすべての場所に、8 時間から 20 時間の間、査察することができる。代理人は、同様に交通システムが導入され、あるいは、運営されているあらゆる場所に立ち入ることができる。

共和国検事は、違反行為の捜査のための予定の捜査が事前に通告される。共和国検事は、この捜査に反対したり、あるいは、直接関与を請け負う場合もある。

## 第 26-4 条

2006 年 1 月 5 日命令第 2006-10 号法律第 5 条により改正（2006 年 1 月 6 日フランス共和国官報告示）

第 26-2 条に記載されている担当係員は、使命を完遂するため、分析や試験を行うために、部品やサンプルを徴収することができ、必要な証明に役立つすべての要素の報告を要求できる。

補足の検査が必要な場合、担当係員は第 26-1 条に示された法令の対象となりうる製品を確保することができる。その製品は、その保有者が保管する。資格を有する担当係員が、調書、報告書の中で、確保対象となる製品を記載する。

即座にフランス共和国検事に通知される保管は、14 日を超えることができない。

保管期間は、製品が保管された場所にある裁判所の管轄地の上級裁判所長官の、あるいは、代表司法官の根拠ある命令により延期することができる。

司法官は、資格を有する担当係官により手続きなしで審議を付託される。元来、この能力を正当化する情報のすべての要素に鑑み、一時的に下すべき命令として24時間以内に判決を下す。

保管による延期命令は、保管された製品の所有者にあらゆる方法で知らせなければならない。

保管手続きの撤回は、この保管を実施した担当係員、あるいは、共和国検事、あるいはまた、大審裁判所長官、本件の代表司法官によって、いつでも命じられる。

## 第 26-5 条

2006年1月5日命令第2006-10号法律第5条により改正（2006年1月6日フランス共和国官報告示）

第26条に記載された利用における同一性あるいは適性にかかわる“ヨーロッパ共同体”の宣言に適用せず、あるいは、第26-1条を適用する交通担当大臣のアレテ（法令、布告）に違反して、相互運用の構成要素の市場化した事実があったときは、6ヶ月の収監と罰金7,500ユーロを課される。

第26-2条の適用において、資格のある担当係官の役割を遂行するにあたり、障害となることがあった場合は、同一の刑を科する。

前段落に示された違反は、相反することを証明されるまで調書によって証明される。調書は、閉廷後5日以内に、共和国検事に送付される。市場化した製造者、あるいは、その責任者へ、同期間内に調書の複製が送付される。

## 第 26-6 条

2006年1月5日命令第2006-10号法律第5条により改正（2006年1月6日フランス共和国官報告示）

法人は、第26-5条の違反、刑法第121-2条に示される条件において、刑法上の責任者であることを表明する。

法人はまた、同法第131-38条にある方法により、罰金刑を科せられる。

## 第 2 節：都市旅客交通

### 第 27 条

2004 年 8 月 13 日命令第 2004-809 号法律第 33 条により改正(2004 年 8 月 17 日フランス共和国官報告示、2005 年 1 月 1 日発効)

都市交通区域（PTU）には、コミューンや、旅客公共交通の組織化を使命とする公施設法人の管轄地域が含まれている。市長、または公施設法人の代表の要求に対し、国の代表は、県の計画が関連する場合、議会の意見に基づいて、都市交通区域（PTU）の策定を確認する。この意見はデクレで規定された最大限の期間内に介入されなければならない。

海外県に関しては、国の代表は、市長または公施設法人の代表の提案に対し、コミューンの特定地域を除き、区域を定めることができる。

都市交通区域（PTU）は、旅客公共交通サービスを共同で組織することを決めた隣接する複数のコミューンの領域を同様に含むことができる。都市交通区域（PTU）の創設と設定は、県議会の意見ののち、関連コミューンの市長の要求に基づき、国の代表者により定められる。

都市交通区域（PTU）には、都市公共交通の組織化のための権限のある当局の承諾により、非都市化区域の道路公共交通の地方路線の新設、あるいは改変がなされる。

定期運行、デマンド型運行の非都市型の道路交通を含む都市交通区域（PTU）の創設または改変の場合において教育法第 213-11 条の第 4 段落と、コミューン間の協力の補強と簡略化に関する 1999 年 7 月 12 日命令第 99-586 号法律第 74 条の最終段落の制約の下、都市交通の組織化のための権限ある当局は、都市交通区域(PTU)の新設、あるいは、改変から、6 ヶ月以内に、都市交通区域(PTU)内で統合的に交通サービスを実施するため企業と契約を締結することにより権利と義務全体の権限を以前に有していた非都市地域の交通当局に置き換わる。

契約は、関係者の中で反対の合意がなされない限り、既存の条件の下、期限まで実行される。契約の代襲者は共同契約者のために、いかなる解約も保証金の義務を引きずらない。

共同契約者、以前からの権限ある当局とともに、関連する都市交通の組織化に責任を有する当局により、この代襲は報告される。

都市交通当局の決定が地域サービスを廃止する、あるいは、運営条件を変更することを、目的とする、あるいはまた、結果となるという仮定において、前述の当局は、開発者、非都市旅客交通の運営事業者と当局と共に、この決定を実施する条件を決めなければならない。

### **第 27-1 条**

2000 年 12 月 13 日命令第 2000-1208 号法律第 113 条により創設（2000 年 12 月 14 日フランス共和国官報告示）

10 万人以上の人口を有する、あるいは、その都市圏と一致する都市交通区域（PTU）内の、公共交通組織化の権限をもつ当局は、都市交通区域（PTU）内での移動、また、そこに向けて、あるいは、そこからの移動に影響を持つ公的、私的な決断を支える道具を提供する。特に、交通当局は都市圏とその都市区域内における様々な移動の実践のため、利用者の費用、および、地方自治体が負担する費用を明確にすることを目的とし、交通に関する会計報告を行う。さらに国、地方自治体とその関連機関、公共あるいは民間の交通事業者とのコンサルテーション（協議）により、利用者のためのマルチモーダル情報サービスを提供する。そして、主要な交通流動をもたらす産業の雇用者と経営者のため、移動についてアドバイスのサービスを行なう。

### **第 27-2 条**

2005 年 2 月 11 日命令第 2005-102 号法律第 45 条第 5 項により改正（2005 年 2 月 12 日フランス共和国官報告示）

第 27-1 条に記載された国内公共交通組織化のために、それぞれの権限ある当局とともに、公共交通関係者委員会を設置することができる。この委員会は、交通当局から提案された利用者にむけたサービス提供で、運賃戦略とその発展、交通サービスの質、マルチモーダルな情報サービスなどであり、意見が求められる。

特に、交通事業団体の地方組合組織の代表者、交通利用者団体、移動制約者団体（1）により構成される。

デクレは委員会の構成、委員の選任条件と組織と機能の仕方について詳述する。

注記（1）： この条文の適用の仕方は、第 2005-102 号法律第 45 条第 6 項に規定されている。

## 第 28 条

2005 年 2 月 11 日命令第 2005-102 号法律第 45 条第 5 項により改正 (2005 年 2 月 12 日フランス共和国官報告示)

都市圏交通計画 (PDU) は、都市交通区域 (PTU) における旅客交通と貨物交通、交通流動と駐車組織化の原則を定義する。都市圏交通計画 (PDU) は、都市計画法典によって定められている地域一貫計画 (SCOT) の方向性、セクター別基本計画、地方整備指針 ({DTA}) と、また、存在する場合には、大気質のための地方計画と整合性をとる必要がある。

都市圏交通計画 (PDU) は、都市圏交通区域内を含む計画対象地区全体を対象とする。ある一面では、移動性とアクセシビリティの両要望間の持続可能な均衡を、そして他の一面では環境と健康の保護を目的とする。特に、車線の適切な割り当てによる、より低公害でより燃料消費の少ない交通手段の啓発を行うことで、あらゆる移動手段の秩序ある利用を目的とする。都市圏交通計画 (PDU) は、社会と都市のまとまりの強化のため、ハンディを持つ人、移動制約者の公共交通網へのアクセシビリティの実現のため、そして、整備と開発方法について詳述する。都市交通計画は、資金調達の方法の検討、様々な運営コストの赤字補填の検討も対象とする。また、決定や実施のスケジュールについて詳述する。都市圏交通計画 (PDU) は、アクセシビリティのための特別な付属図書も同様に含む。この付属図書は、移動制約者にとっての、公共交通網へのアクセシビリティを改善し、その実現を具体化するために、整備と開発の実行方法を示す。

連携と都市の再生に関する、2000 年 12 月 13 日命令第 200-1208 号法律の発効前に、基本計画、またセクター別基本計画が同意された場合は、前段落で示された整合性の義務は、既存の基本計画の初期見直しの後でしか適用されない。

1996 年 12 月 30 日命令第 96-1236 号大気とエネルギーの合理的な利用にかかわる法律 (大気法) の発布後 2 年以内に、都市交通計画 (PDU) を策定することは義務となる。環境法第 221-5 条、あるいは、これと一致する規定で定義された、10 万人以上の居住者人口のいる都市圏を含む都市交通区域 (PTU) 内で義務になった。

### 第 28-1 条

2000 年 12 月 13 日命令第 2000-1208 号法律第 113 条により創設 (2000 年 12 月 14 日フランス共和国官報告示)

都市圏交通計画 (PDU) は、以下を含む。

## 第1-A号

特に様々な種類の交通手段を利用する個人のための道路空間利用において、均衡ある交通手段間の配分を明確にし、少なくとも徒歩、自転車間を含む交通事故の観測機関を設置するなどあらゆる交通の安全の改善；

## 第1号

自動車交通量の削減；

## 第2号

公共交通の発展と、特に自転車と徒歩の活用による、経済的で、低公害の移動手段を推進；

## 第3号

特に様々な交通手段を使うため、交通情報提供の促進のため、都市圏道路網のより効果的利用のため、国・県の道路基盤施設を含む基本的な都市圏道路網の整備と開発；

## 第4号

特に、駐車可能限度の時間が定められている地区などの、道路内駐車、公共駐車場の管理の規則を定める。それは、路上駐車に対し、公共駐車場、駅近く、街の入り口、特別な駐車方式、そして公共交通の停留所、タクシーと貨物の配送車、そして特に居住者の駐車を優先することなど特定の利用者層に取られる特別な対応などの公共駐車場に対しての規則を定める；

## 第5号

軽工業、そして商業的な活動を維持するための、供給条件を合理化した商品の配送交通。これは荷さばき時間と都市交通区域（PTU）内の、配達時間や配送車両の重量、サイズを一貫して考慮する。配達システムの適切に機能するよう、特に道路と駐車帯の渋滞を制限するために必要面積を考慮すること。そして、マルチモーダルを促進するため、特に、通過交通がある道路、将来計画のインフラの配置に考慮して、既存の貨物インフラの利用法を提案すること；

## 第6号

企業と地方自治体の移動計画策定の推進と、従業員に特に相乗りや公共交通の利用奨励；

## 第7号

都市の周辺部での駐車を選択を含み、あるいは、家族やグループで公共交通利用促進などで、移動全体の統合した料金体系や運賃収受を実現すること；

### 第 28-1-1 条

2000 年 12 月 13 日命令第 2000-1208 号法律第 113 条により創設（2000 年 12 月 14 日フランス共和国官報告示）

駐車に関して警察の権限下での実施や公共道路領域に関連する実施は、都市圏交通計画（PDU）に示された期限内で、第 28-1 条第 4 項と整合が取れていなければならない。

### 第 28-1-2 条

2000 年 12 月 13 日命令第 2000-1208 号法律第 113 条により創設（2000 年 12 月 14 日フランス共和国官報告示）

都市圏交通計画（PDU）は、特に事務所建物の建設時における駐車条の実現に際して、都市地方計画（PLU）と歴史的環境保護計画（PSMV）において定められている義務を軽減したり、削除したりすることができる、定期公共交通による輸送サービスの条件の区域を定める。あるいは居住以外の利用目的で建築物が建てられるときに、設置する駐車スペースの最大数を規定する都市計画図書の区域を定める。都市交通計画（PDU）は、特に定期公共交通サービスに応じて、万が一の場合には、建物の用途を考慮しながら、エンジン付き車両のための駐車スペースの整備において、都市地方計画（PLU）と歴史的環境保護計画（PSMV）により、規定される義務の限度と、そしてエンジンのない車両のための駐車義務の最小値を明確にする。

### 第 28-2 条

2005 年 2 月 11 日命令第 2005-102 号法律第 45 条第 5 項により改正（2005 年 2 月 12 日フランス共和国官報告示）

都市圏交通計画（PDU）は、管轄区内の都市交通組織に対し権限のある当局の主導の下、策定され、改正される。国の務めは地方、県と同じように、それぞれの交通当局と道路網の管理者としての資格の名の下、計画策定に協力することである。専門家と、公共交通利用者、移動制約者（1）団体の代表、商工会議所と環境保護団体は、都市交通計画の素案に対して出された要求に意見を求められる。

計画案は、交通当局の討議により布告され、そして、関連する市町村、地方議会、また、県知事の意見に 3 ヶ月の猶予を持って、意見聴取される。計画案の申し送り後、3 ヶ月の期間、意見が出ない場合は、了承されたとみなされる。意見を求められた公人の意見を添えられた

計画案は、そのあと、環境法第 123-1 条、第 123-16 条に記された条件の下、交通当局により、公的審査に移される。

場合によっては、審査結果を考慮するために変更され、交通当局の審議機関により承認される。

計画は都市交通組織化のため権限のある当局により実行される。都市交通区域（PTU）内の移動に効果のある、道路と交通警察の責を担う機関により採られた決定は、計画と整合性を取らなくてはならない。

もし、前述の 1996 年 12 月 30 日命令第 96-1236 号法律の公告から 3 年半の猶予期間に計画が同意を得られなかったら、知事は現条文に示された方法に基づいて、策定を開始するか、継続させることができる。場合によっては公的審査の結果を反映させるために改良される計画は、交通機関当局の決議の結果、知事より賛同を得る。もし、計画案が送られた後、3 カ月の期限以内に成立がなければ、決議されたとみなされる。

第 28 条に示された、都市内交通計画の策定義務に関係する都市交通区域（PTU）内で、都市圏交通計画（PDU）は、都市計画と居住に関する 2003 年 7 月 2 日命令第 2003-590 号法律の告示から数えて 3 年以内に 2000 年 12 月 13 日命令第 2000-1208 号の都市の連帯と更新に関連する法律（SRU 法）法律の条文と一致する。さもなければ、県における国の代表者は県の中でその一致をはかるため、必要な手続きを開始し、続行することができる。計画は都市交通の権限ある当局による討議の結果、県における国の代表者により承認される。計画の伝達から 3 ヶ月の期間に国の介入がなければ、審議は承認されたとみなされる。5 年の期間を経ると、評価の対象となり、場合によっては見直される。

注記(1): これらの条文の適用の仕方は、法令(第 2005-102 号法律第 45 条第 6 項)に定められている。

## 第 28-2-1 条

2000 年 12 月 13 日命令第 2000-1208 号法律第 101 条により創設（2000 年 12 月 14 日フランス共和国官報告示）

都市計画法典の条文第 122-4 条に記載された公施設法人の権限で、もし理由があれば、自治体の一般法規に記載された条件において、この一つ、あるいは複数の都市交通区域(PTU)を含む区域という条件で、その公施設法人の権限の及ぶ範囲全体に都市交通計画(PDU)の策定範囲を拡大することができる。



都市圏交通計画（PDU）が、都市計画法典の条文第 122-4 条に記載された公施設法人により練り上げられるとき、

- 交通当局としてあるいは道路の管理者として、都市交通計画、それは、県や地方の計画も同様に権限を有する当局は、当計画の策定とともに協力し、都市交通計画の策定は第 28-2 条の第 2 段落に示された意見に従う。
- 第 28 条最初の段落の最後から 2 番目の文節に記載された整備と運営方法は、交通の組織化に関する権限を有する当局の同意の下に採択され、実施される。（わかりません。その前とします）
- 承認された計画は、万が一の場合には以前の都市交通計画（PDU）に取って代わる。

### 第 28-2-2 条

2003 年 7 月 2 日命令第 2003-590 号法律第 39 条により改正（2003 年 7 月 3 日フランス共和国官報告示）

都市交通区域（PTU）の拡張の場合、

- 承認された都市圏交通計画(PDU)は以前の区域にも効力を継続する。
- 都市交通計画(PDU)の策定については、都市交通の組織化の権限を有する当局により、以前の計画区域に適用することができる。

第 28 条に記された、都市交通計画(PDU)の策定義務が関係する、都市交通区域(PTU)の変更の場合は、都市交通組織化の権限を有する当局は、その変更後 3 年以内に都市交通計画の策定義務がある。

その代わりに、県における国の代表者が、第 28-2 条の条件の下で、その策定のために必要な手順を行なう、あるいは追及することができる。

しかしながら、総合経済計画に影響を及ぼさないという条件で、公的審査を経て、簡略化された手続きに基づき、権限を有する当局のイニシアチブの下で、都市圏交通計画(PDU)は変更される。

簡略化された改良の手続きは、第 28-2 条に記載され、協力者である公人による審査を必要とする。

変更対象の、あるいは変更計画に関連する、あるいは自治体の長は、前段落に記載された付帯審査への参加を求められる。

付帯審査の結果は公的審査資料に添付される。

簡略化された変更の手続きのため開かれる公的審査は関連する地域においてのみ行なわれる。

### 第 28-3 条

2004 年 8 月 13 日命令第 2004-809 号法律第 40 条により改正(2004 年 8 月 17 日フランス共和国官報告示、2005 年 1 月 1 日発効)

イル=ド=フランス圏では、イル=ド=フランス交通組合の主導権の下、その組合を構成する自治体に代わり、都市圏交通計画(PDU)は策定され見直される。国の義務はその策定作業に協力することである。その指示は、都市計画規則の第 141-1 条に規定された、イル=ド=フランス圏基本計画と整合性があるものでなくてはならない。国土総合基本計画と地方都市計画(PLU)のようなセクター別計画は、この計画と整合性のあるものでなくてはならない。

交通業界の代表者と公共交通利用者、会議所代表と公認環境保護団体は、交通都市計画の提案への要求に対して意見を求められる。

計画は、イル=ド=フランス交通組合の要求に基づくイル=ド=フランス地方議会の討議の結果、決定される。3 ヶ月の期間の中で、地方議会は市町村議会と一般そして、交通に関して権限を持つ地方自治体連合の討議機関からの意見を集める。審議段階に入った計画に対し後 6 ヶ月間の期間にもたらされなかった意見は、発行されたものとみなされる。計画は環境法第 123-1 条とそれに続く部分に記載された条件に基づき、次に地方議会による公的審査に付される。公的審査結果を考慮され計画変更される場合は、イル=ド=フランス圏における、国务院のデクレ(法令)に定められた条件に基づき国の代表者と県警察の意見を予め集めている地方議会から承認される。公的審査後 6 ヶ月の猶予を経ても、国とイル=ド=フランスの地方議会が計画について合意に達しないとき、あるいはその実行が国益に資する交通インフラの実現、または運営について、また、都市計画法典の第 121-2 条に記載された、国益に資するオペレーションの実現を危うくしうるときは、計画は国务院のデクレ(法令)により承認される。

都市交通区域(PTU)において移動に影響を持つ、道路と交通警察の責任機関により採られた決定は、計画と整合しうるものでなければならない。

承認から 5 年後は、計画は評価と、場合によっては見直しの対象となる。

本法第 28 条、第 28-1 条、第 281-2 条の条文の尊重するために、あるいは、最初の行に示されたイル＝ド＝フランス地方の総合計画の方向性と整合性をとるために、見直しの手続きは、国の代表者が計画の見直しを組合に督促し 6 ヶ月後、改正目的を定めている国务院のデクレ(法令)によって公開される。

#### 第 28-4 条

2004 年 8 月 13 日命令第 2004-809 号法律第 40 条により改正(2004 年 8 月 17 日フランス共和国官報告示、2005 年 1 月 1 日発効)

イル＝ド＝フランス圏では、都市圏交通計画 (PDU) はその中の何カ所の部分では、詳細に、あるいは、明確に内容を示す交通地方計画によって補完される。それらは複数のコミューンおよび協同組合の協力による公的機関の主導権の下、策定される。交通地方計画が策定されるエリアは、要求が述べられてから 3 ヶ月の猶予の間に、県における国の代表者によって決定される。

地方議会と関連する県議会、国家公務員とイル＝ド＝フランス交通組合は、その策定に協力する。交通業界の代表者と公共交通利用者、商工会議所と環境保護団体は、計画に対するそれぞれの要望から意見を求められる。計画は関連する公施設法人の討議機関による 3 カ月の期間の討議により決定され、そして、地方議会、市町村議会と関連する県議会、そして県における国の関連する代表者、そしてイル＝ド＝フランス交通組合の意見に従う。計画の伝達後 3 ヶ月の猶予の間に上げられなかった意見は了承されたとみなされる。検討された公人の意見が付された計画は、次に、1983 年 7 月 12 日命令第 83-630 号法律(公的審査の民主化および環境の保護に関する法)に記された条件の下、公的審査に関連する公施設法人の代表に引き継がれる。

場合によっては、公的審査の結果や意見を求められた公人の意見を考慮し変更される計画は、関連する公施設法人の討議機関により承認される。

交通地方計画の対象区域内の移動に影響力を持つ、**道路と交通警察の責任機関**により採られた決定は、6 ヶ月以内に、その最後の地方交通計画と整合させ、**あるいはしうるもの**にしなければならない。土地の占有計画 (POS)、あるいは地方都市計画 (PLU) そして**歴史的資産保護活用計画 (PSMV)** は、イル＝ド＝フランス 圏の都市交通計画 (PDU) と、存在する場合は**交通地方計画**と両立できるものでなければならない。

その地域全体を対象とする交通地方計画は、形式、手続き面で同じ条件の下、パリ市の主導によ

り同じように策定される。そして、公的審査ののち、パリ市議会によって承認される。

### 第 3 節：都市交通以外の道路旅客交通

#### 第 29 条

2005 年 2 月 23 日命令第 2005-157 号法律第 54 条により改正(2005 年 2 月 24 日フランス共和国官報告示)

都市地域外の旅客道路交通には、以下の分類が含まれる：

- 定期公共サービス
- デクレ(政令)により定められた定員を超過する車両によって行なわれる、デマンド型サービス
- 民間サービス
- 一時的な公共サービス

定期サービスとデマンド型サービスは、地域や国の利害関係によるものを除き、県によって組織される。それは県または公民問わず決まった期間の契約を結んだ事業者によって保障される。これらのサービスは、関連するコミューンの意見に基づき、現在まで県議会により設置され、維持されてきている県の計画に組み入れられている。都市交通区域(PTU)と民間サービスはこの計画に追加的に記されている。

地方のための都市外の定期的サービスは、県議会と都市交通組織化の権限を有する当局の意見に基づき、県議会により策定され現在まで維持されている地域計画に組み入れられる。地方のためのサービスは、地方、関連する県と運輸事業者との間で一定期間の契約締結の対象となる。

国のための都市地域外の定期的サービスは、地方に関連する意見に基づき、国と運輸事業者との間で一定期間の契約締結の対象となる。

特に実りのない競争の結果、交通サービス提供不足の場合、運転席を含め定員 10 人未満の車両を用いてサービス提供、教育法第 213-11 条が目的とする通学のサービス提供、そして、デマンドサービスの提供を実施するため、国務院のデクレ(政令)に記載された第 7 条の条文に抵触する条件の場合、交通事業者として登録されている個人あるいは団体に入札しうる。

民間サービスは、その機能を普段必要とする公共共同体、企業と団体、特にそれに属する個人や委員のために組織されうる。これらのサービスの定義と、運営条件は、国務院のデクレ(政令)に定められている。

## 第 30 条

第 29 条の条文の発効後 4 年以内に、権限当局により直接運営されていない全ての都市地域外の旅客定期公共交通は、契約対象としなくてはならない。

もし交通当局が、運営されているサービス内容が大きく廃止され、あるいは、変更されたり、他の事業者へ委ねるにせよ、そうした決定を行い、そして、もし行政当局が同等のサービスを企業に提供しない場合は、これにより生じる損失の代わりに、交通当局は運営事業者に補償金を与えなくてはならない。

もし、4 年の猶予期限が切れ、契約が交通当局の事業へ介入がなければ、先に公共交通運営事業者に与えられていた許可は最長 10 年間の契約として有効となる。

発展の契約は、国と県との間で都市外の旅客公共交通網の近代化を容易にするために結ばれうる。

## 第 3 節の 2 : 交通の権限組織との協力

ここから→

### 第 30-1 条

2000 年 12 月 13 日命令第 2000-1208 号法律第 113 条により創設 (2000 年 12 月 14 日フランス共和国官報告示)

共通と合意された区域で、2 つ以上の交通当局は、提供するサービスの調整のため交通混合組合(第三セクター)の中で協力することができ、利用者のための情報提供システムを導入し、ひとつのあるいは統合された交通を組み合わせ調整した料金体系の構築に努める。

混合組合(第三セクター)は、その構成メンバーに代わって、定期的な公共サービスとデマンド型サービスも同様に組織できる。混合組合(第三セクター)はそれを理由に、構成組織の代わりに交通インフラと設備の実現と管理を保証できる。

混合組合(第三セクター)は、第 5721-2 号法の条項と国内自治体の一般法により規定される。

## 第 30-2 条

2005 年 2 月 11 日命令第 2005-102 号法律第 45 条第 5 項により改正 (2005 年 2 月 12 日フランス共和国官報告示)

公共交通の連携委員会は、第 30-1 条の下で制定された各交通混合組合(第三セクター)の下で、創設されうる。この委員会では特に、サービス提供、運賃体系や整備の戦略、混合組合(第三セクター)によって提供される交通サービスの質について意見を求められる。その意見は、その後者の専門性により指摘される他の全ての分野に対し、混合組合(第三セクター)によって採用されうる。

それは特に、共同交通の地方混合組合(第三セクター)組織や共同交通の利用者団体、特に移動制約者(1)団体の代表者によって構成される。法令は委員会の構成、委員の任命と組織や機能のあり方の条件を詳述する。

デクレ (政令) は委員会の構成、メンバーの指名条件、さらには、その組織と機能の様式を詳述する。

注記 (1) : 各条項の適用はデクレ (政令) (第 2005-102 号法律第 4 5 条第 8 項) で定める。

## 第 4 節 : 陸上貨物輸送交通

### 第 31 条

陸上貨物輸送交通の発展は、この優位性に基づき、経済の需要に導かれ、特に現代技術の向上による生産の増加、職業訓練と資格の改善、労働と安全の向上、そして、企業間および他の交通手段との協力を必要としている。

公共団体(国と地方自治体等)は、企業間協力を推進するため、交通システムの生産性と協力を改善し、技術あるいは、設備を促進するため、企業による主導を促進することができる。

### 第 32 条

陸上貨物輸送交通契約は、様々な業務の実施に必要な期間の予測や計算方式、一方、発送者、通関業者、荷受人あるいは、すべての発注者の結果、予定の期間が超過した時、輸送業者の報酬をさらには、輸送業者による超過の時の輸送業者が負う罰則を示していなければならない。これがない時は無効となる。

### 第 33 条

契約した陸上輸送業者は、国務院のデクレ（政令）の決定範囲内で、発送者自身が、あるいは、下請けの支援で行い、あるいは、公共交通事業者の一部あるいはすべての下請け業者の責任の下で、また、運転手付きの産業用車両の賃貸契約に基づいて、保証する義務がある。

陸上輸送業者は運輸代行資格を有する場合に、あるいは、例外的な場合に限り、下請に委託できる。下請け契約は、公共輸送交通に適用される規則と条件すべてに従う。

本法の発効時点において、下請事業者として運輸事業を通常行っているが、公共交通の運営を実施するために必要な条件を満たさない事業者は、この期日から 2 年以内に正規の事業者にならなければならない。

### 第 34 条

2005 年 8 月 26 日命令オルドナンス第 2005-1039 号第 1 条により改正（2005 年 8 月 27 日フランス共和国官報告示）

運転手つき産業用車両の賃貸契約のすべては、運転手の雇用条件の、また、交通事業の実施について当事者の義務を明示する条項を有していなければならない。この契約は、組織、生産の通常条件において提供される実際の費用を補償しなければならない。

前項で示された内容において契約の当事者間の関係の規定を記述する協定がない場合、定型契約の条項は合法的に適用される。定型契約は国家交通評議会の意見に基づくデクレにより定められる。

運転手つき産業用車両賃貸業者は、輸送品の運搬を委託する運輸事業者による必要な賃貸費の支払いを保証すべき発送者、受取人に対して、サービス提供に対する支払いの直接的行動をとることができる。

### 第 35 条（廃止？）

### 第 36 条

第 2006-10 2006-01-05 号法律第 24-1、24-2 項により改正（2006 年 1 月 6 日フランス共和国官報告示、2007 年 1 月 1 日発効）

第 2006-10 号法律第 24 条第 5 項により改正（2006 年 1 月 6 日フランス共和国官報告示、2007 年 1 月 1

日発効)

フランス国土内において、人々または貨物の一般の陸上輸送活動と貨物輸送用の運転手付き産業車両の賃貸は、国内輸送の免許、あるいは、ヨーロッパ共同体の免許の下で行うこととする。

共同体の免許は、1992年3月16日付けの欧州規則（CEE）第684/92または1992年3月26日付けの欧州規則（CEE）第881/92に示される条件により交付される。

国内輸送免許は、共同体の免許の義務付けのない企業で、本法第7条および第8条に示される登録簿へ登録された企業に交付される。この免許は、すべての旅客あるいは貨物公共陸上旅客輸送業者、または、動力付の運転者付き産業車両を賃貸業者に求められる。その免許は、企業名で交付され、譲渡することができない。企業は、国内輸送免許に準拠する証明書の写しを、所有する車両数と同数分受け取る。

交通国民評議会の諮問を受けた国務院のデクレ（政令）は、あらゆる種類の輸送において、とりわけその特性を考慮に入れて、この条項の適用方法を定める。

## 第37条

2009年7月22日命令第2009-888号第34条により改正

### 第1項

第3節、第4節に前述した許可証、および、国内輸送免許あるいは、ヨーロッパ共同体の免許に準拠する証明書の写しは、少なくとも第5級の違反、あるいは、第3級の違反の繰り返しのある違反があるときの輸送、仕事、衛生または安全の規則侵害の場合には、一時的にあるいは、最終的に取り消しの対象となりうる。

### 第2項

輸送、労働、衛生、安全規則に少なくとも過去に一度不正行為があり、同様の違反の繰り返しがあることを口頭陳述で認められたとき、行政当局は、刑事罰とは関係なく、その企業の費用とリスク負担により、3か月あるいはそれ以上の一定期間、運送業者の車両を1両もしくは複数を使用禁止とし、あるいは、陸上運輸業者の道路利用の禁止を言い渡すことができる。これらの規定はまた、企業が交通機関に適用される業務に付随される。

使用禁止は、知事の指示する場所で、行政権の規制の下、実行される。

現条文で示す行政罰則は処罰対象事業所内において、および新聞紙上を通じて、実施されな



なければならない。

### 第3項

交通国民評議会の諮問を受けた国務院のデクレ（政令）は、とりわけ行政処罰の公表に関し、この条項により適用方法を定め、現条文で示す違反のリストを定める。

### 第38条

陸上輸送貨物の規則適用に参加する業界団体は、交通国民評議会の諮問を受けた国務院のデクレ（政令）によりきめられた条件と方法に基づいて、国家予算の規制の対象となる。

## 第5節：内水面交通

### 第39条

2005年6月8日命令オールドナンス第2005-654号第1条により改正（2005年6月9日フランス共和国官報告示）

内水面交通は、修復、適用、ネットワーク拡大に関して優先順位を定める整備計画、また一方で、国内交通政策の目的を実現することに寄与する経済、社会を定める整備計画の対象となる。

### 第40条

公施設法人としての性格を持ち、その部門の職業会議所の役割を果たす船員全国会議所を設立する。

公権力および内水面交通に係る経済要因に対して、小水路業界の一般的利益を代表して、会員の活動を調整する役割を担う。会議所は、雇用者と船員の登録簿を管理する。

船員全国会議所の構成、職権、活動方法を明示する国務院のデクレ（政令）は、理事会の委員の選挙方法を定め、および、雇用者と船員の質的条件を明示する。

### 第41条

2001年1月16日命令第2001-43号法律第23条により改正（2001年1月17日フランス共和国官報告示）

「フランスの水路」団体は、内水面交通の推進に貢献し、観察、情報、統計に関わる一般的使命を担っている。操縦と環境の安全規則の確立と労働条件の改善のような課題に対して、その組織は、交通担当大臣の諮問を受け、水路による交通の組織化に向けた規則適用に対して提案をすることができる。その組織は、水路の交通に適用できる措置の実行に参加する。

## 第6節：航空輸送

### 第43条

民間航空法第330-1条の発効に関して、上記の第42条第3項に帰結するように、現条文の実行に先立って公布される許可、承認は、第42条にある協定が締結されるまで、第42条で見込まれる協定の成立まで許可は有効である。(民間航空法第330-3条)

異なる交通手段に対する特別の措置（削除）

鉄道交通（削除）

個人利用者の都市交通（削除）

個人利用者の非都市交通（削除）

貨物陸上交通（削除）

内水面交通（削除）

第42条：(以降の条項に改正)

## 第3章：雑則

### 第44条

国内の発送先、および、送付先間の旅客、および貨物の交通（輸送）は、条約または国際合意によって決められた制度でない場合、本法を適用する国内交通とみなす。

ヨーロッパ経済共同体および、その他の有効な国際条約の文面と合意によって、成立している条約上の義務を除いて、本法の規定は適用される。

本法第1章第3節と第4節は、運河利用の貨物輸送にも適用する。しかし、これらの条項は、電気とガスの国有化に関して1946年4月8日命令第46-628号法律によって規定される

ガスの輸送にかかわるインフラ、施設、材料と技術には適用しない。

## 第 44 条の 2

1986 年 1 月 9 日命令第 86-29 号法律第 34 条により創設（1986 年 1 月 10 日フランス共和国官報告示）

市町村、県、地方の権利と自由にかかわる 1982 年 3 月 2 日命令第 82-213 号法律第 5 条第 3 項、第 48 条第 3 項の特例として、商工業的公施設法人の形態をとる旅客公共交通公共事業体は、補完および連携事業を遂行する公共、反公共、民間事業体に資本参加することができる。

## 第 45 条

海外県の固有の立法措置を条件として、本法は第 2 章第 2 節を例外として海外県も適用される。

## 第 46 条

2001 年 1 月 16 日命令第 2001-43 号法律第 23 条により改正（2001 年 1 月 17 日フランス共和国官報告示）

第 7 条第 2 項、第 3 項さらに、第 2 章の第 2 節、第 3 節、第 3 節の 2 に規定されるイル＝ド＝フランス圏への適用については、特別な立法措置の対象となる。

しかし、現法の第 27-1 条、第 28 条、第 28-1 条、第 28-1-1 条、第 28-1-2 条の条項は、民間のサービスおよび状況により随時の公共サービスにかかわる第 29 条も同様に、イル＝ド＝フランス圏に適用できる。

## 第 47 条

索道機械についての、本法の条項の適用は、山岳政策の方向付けの法律の範囲内で、特別立法の対象となる。

## 第 48 条

上記の第 44 条を特例として、海上輸送及び関税法第 257-1 条および第 258-1 条に規定されるような特別な航行は、本法の適用の国内交通としてみなされる。

前段の航行を実施する船員には、労働の条件、期間、安全にかかわる規則は、海洋労働法と、海上の人命救助、船舶の安全にかかわる 1967 年 5 月 20 日命令第 67-405 号法律により規定される。

本法により全国審議会に付与された海上輸送のための諮問権限は、交通全国審議会と連携して海上輸送高等審議会により実施される。

海上輸送にかかわる本法第 1 章第 1 節の規則は、海上輸送高等審議会の諮問により規定される。

### **第 48-1 条**

2002 年 2 月 27 日命令第 2002-276 号法律第 116 条により創設（2002 年 2 月 28 日フランス共和国官報告示）

島しょ部の人々と商品の公共定期海上交通は、県により整備される一方で、大陸側の市町村に属している島しょ部の交通の便の場合は、大陸側の市町村により整備される。これは、地方自治体当局、あるいは、公共事業体、民間企業により行われる。

### **第 48-2 条**

2002 年 2 月 27 日命令第 2002-276 号法律第 116 条により創設（2002 年 2 月 28 日フランス共和国官報告示）

第 48-1 条がめざす島しょ部の地方自治体当局は、すべての企業を差別することなく適用する大陸と諸島の間、あるいは、諸島間の航路の定期サービスのために、利用する港湾、定期性、継続性、運行本数、提供するサービスの能力、運賃に関わる、公共サービスの義務を規定することができる。

第 48-1 条に定められる地方自治体当局は、さらに、差別のないことを基本として十分なサービスレベルを満たすことができるよう公共サービスの契約を締結することができる。とくにこの契約は以下の内容を有する；

- 継続性、合法性、輸送力、質の基準に対応する輸送サービス
- 補完的な輸送のサービス
- 輸送サービスの価格と、特に特定の旅客や関連する事柄に応じた条件

- 現実の需要に対応するサービスの適用

### 第 48-3 条

2002 年 2 月 27 日命令第 2002-276 号法律第 116 条により創設 (2002 年 2 月 28 日フランス共和国官報告示)

地方自治体当局から委ねられる公共サービス義務違反により、適正サービスを提供すべき運営者は、以下に示す方法により、行政罰を科せられる；

- 旅客輸送：金額は、デクレ（政令）により、証明書に従って輸送許可を得た船舶の航行距離を乗じるか、実際の貨物数を乗じて、総額が計算される；
- 貨物輸送：金額は、デクレ（政令）により、証明書による輸送許可を得た船舶の航行距離を乗じるか、実際の貨物数を乗じて、総額が計算される；

### 第 48-4 条

2009 年 5 月 27 日命令第 2009-594 号法律第 67 条により創設

海外県および地方では、第 48-2 条、第 48-3 条は、港や沿岸の埠頭への連絡のため旅客公共定期海上輸送に適用される。

地方自治体当局は、第 48-1 条が適用される当局と、第 27 条の適用の都市交通区域 (PTU) が存在するときは、同上の第 1 項と第 3 項の項目に示された当局となる。

### 第 49 条

国内交通に関連して、本法に反するすべての条項は廃止された。なかでも：

- 交通の調整と船員の身分に関わる 1938 年 11 月 12 日命令政令第 2 章の第 2 節
- 航行水路における運航の規制、および鉄道と国内航路の調整に関する 1941 年 3 月 22 日命令法律の第 19～24 条；
- 1946 年の貸付金の取り消しがあった 1946 年 4 月 26 日命令第 46-854 号法律第 72 条；

— 交通高等審議会の設置と制度化の 1947 年 9 月 3 日命令第 47-1684 号法律第 1～4 条、第 9～12 条；

— さまざまな経済、財政命令条項に関連して 1949 年 7 月 5 日命令第 49-874 号法律第 5、6、7、8 条；

1950 年の市民サービスへの出費と、さまざまな財政命令条項に関連して 1950 年 8 月 8 日命令第 50-928 号法律第 90 条；

— 1952 の実施のため財政法 1952 年 4 月 14 日命令第 52-401 号法律第 22、23、24、26 条

— 地方公共交通に関連して 1979 年 6 月 19 日第 79-475 号法律第 7 条

これら廃止は、それに代わる代替の条項の実施により発効する。

この法律は、国家の法律として実施される。

## ● 用語説明

翻訳にあたり、ここでいくつかの基本用語を整理しておく。

### ・ **Plan Déplacement Urbain (PTU) … 都市交通計画**

LOTIにおいて、一定の生活権を有する都市圏を対象に都市内の移動において、マルチモーダルの推進、公共交通の強化、歩行者・自転車交通の優先化、生活の質的向上等を目指した総合的な都市交通計画の策定が義務付けられた。

### ・ **Périmètre des Transports Urbains(PTU) … 都市交通区域**

広域行政圏の圏域設定とは別の、都市の交通行動として一体的な圏域と認められる区域。PDUの計画対象区域となる。

### ・ **Code de L'Urbanisme … 都市計画法典**

フランスの都市計画制度を包括的にまとめたもので、2000年のSRU法に伴い1968年以来の都市計画制度の体系の大改正を行った。

### ・ **Autorité Organisatrice des Transports … 都市交通当局**

都市公共交通のサービスレベルの決定、公共交通の整備等について行政責任を負う機関。コミューン単独でも、複合的な広域行政体でもあり得る。この場合、各コミューンとの契約により、公共交通の権限委譲を受ける。

### ・ **Enquête Public … 公的審査**

審査委員あるいは審査委員会が第三者として、住民からの意見、要望、反対等を受け付け、市民の意見等をまとめ、コメント、要望、提案、勧告、留保や条件などを記述した審査報告書を議会に提出する。都市計画、都市整備事業の公益性をチェックするための計画・事業決定の過程で重要な法的手続き。行政裁判所が審査委員あるいは審査委員会を任命するようになり、中立性を確保した。

### ・ **Débat Public … 公的討議**

大規模なインフラ整備の際、事業主体は、その手続き以前に、広く国民・住民の意見を集約し、議論する場を設けなければならない。一般の都市計画事業の際に行う事前協議（コンサルタシオン）とは異なり、参加者が、直接的な利害に関わる対象地域の住民に限らない。広域施設整備の際に行う、フランスの住民参加の制度である。

### ・ **Déclaration d'Utilité Publique (DUP) … 公益宣言**

都市計画、都市整備事業の公益性の認定についての行政決定。公共の利益の絶対性を認める計画・事業においては個人の権利に優先して、事業遂行のため土地収用手続きを進めることができる。