

新幹線公害対策としての緑地遊歩道：フランス大西洋新幹線の事例

FUNABASHI, Harutoshi / 船橋, 晴俊

(出版者 / Publisher)

法政大学社会学部学会

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

社会労働研究 / Society and Labour

(巻 / Volume)

36

(号 / Number)

2

(開始ページ / Start Page)

1

(終了ページ / End Page)

61

(発行年 / Year)

1989-11

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00006426>

新幹線公害対策としての緑地遊歩道

——フランス大西洋新幹線の事例——

船 橋 晴 俊

- 第一節 フランスにおける新幹線建設の概要
 - 第二節 公害対策の全般的特色と「緑地遊歩道」
 - 第三節 大西洋新幹線の建設経過——「緑地遊歩道」を中心に
 - 第四節 意志決定過程の分析
- 結び

日本の新幹線公害問題の現状と対比するとフランスにおける新幹線公害対策は内容的、意志決定手続きの両面にわたって、よりすぐれたものになっており、日本にとって大きな教訓を示しているように思われる。本稿は、フランスにおける新幹線の建設経過とその公害対策を以下の点に即して、検討するものである。

第一に、フランスにおける新幹線網の概要はどのようなものであろうか（第一節）。

第二に、公害対策としてどういう手段が講じられているのか。とりわけ大西洋新幹線ぞいの人口密集地であるパリ郊外に作られた緑地遊歩道(Coulée verte)はどのような内容を持っているのか（第二節）。

第三に、この緑地遊歩道は日本に見られないようなすぐれた公害対策であるが、そのような対策はどのような意志決定過程を通して可能になったのか（第三節）。

第四に、日仏のあいだで公害対策についての大きな差異が生まれたのは、どのような根拠からなのか。その理由を、意志決定制度の差異、その内部での諸主体の行為のしかたの差異という点から分析する（第四節）。

以上の検討を通して、日本における大規模交通施設の建設にかかわる意志決定制度の問題点とその改善の方向について示唆が得られるであろう。

第一節 フランスにおける新幹線建設の概要

フランスにおける新幹線 (Train à grande vitesse, TGV) 網の 1993 年における姿は図 1 に示したようなものになることが予想されている。これらの各路線の概要を、ごく簡単に記しておこう⁽¹⁾。

[1] フランスにおける第一番目の新幹線はパリーリオン間を結ぶ路線 (423 km) であり、TGV Paris/Sud-Est と呼ばれている (本稿では以下、南東新幹線と言う)。この路線は 1989 年夏の時点までは営業されている唯一の新幹線であった。この新幹線路線についての研究は 1967 年の末から開始され、1969 年 12 月にフランス国鉄 (SNCF) から運輸大臣あてに、報告書 (“Projet de desserte du Sud-Est à grande vitesse, au moyen d'une ligne Paris-Lyon”) が提出された。公益調査の結果、1976 年 3 月 23 日に公益宣言 (Déclaration d'Utilité Publique) が行なわれ、1976 年 12 月 7 日に工事が開始された。部分的には在来線を使用するので、新設されたのは 390 km である。本路線の計画決定は、1976 年 7 月 10 日に定められた自然保護法の規定による環境影響評価 (la procédure d'étude d'impact) は適用されておらず、この点で以下に述べる大西洋新幹線や北部新幹線とは異なっている。1981 年 9 月 27 日に部分的開業 (274 km)、83 年 9 月 26 日に全線開業をした。末端では既設線を使って 8 箇所に分岐し、スイスのジュネーブ (Genève)、ローザンヌ (Lausanne) にも乗り入れている。最高速度は 270 キロでパリーリオン間をほぼ 2 時間で結んでいる。1 列車が客車 8 両編成で、380 の座席があり、全長 200 m である。一日あたり、上下線あわせて 100—120

本の列車が走っている。土地や車両の購入費を含めた建設総費用は、138億フランであった。本路線の商業的成功が、第二、第三の路線の建設を促進するものとなった。

[2] フランスにおける第二の新幹線は、TGV Atlantique（本稿では大西洋新幹線と呼ぶ）である。この路線はパリを起点として、南西方面に124km進み、クルタラン(Courtalain)付近でY字型に分岐し、トゥール(Tours)、ポワチエ(Poitiers)を経てボルドー(Bordeaux)へと向かう南西部方面の路線(104km)と、ル・マン(Le Mans)、レンヌ(Rennes)を経てブルターニュ地方に向かう西部方面の路線(52km)の二つに分れる。さらに各地でその先端が分岐する。大西洋新幹線のために専用路線が280km新設されるが、その先端においては在来線への乗り入れがなされ、合計七箇所の終点が予定されている(図1を参照)。

フランス国鉄は本路線の研究調査に1978年以来取り組んできた。1981年9月にミッテラン大統領による建設構想の発表が行なわれ、1983年に建設の可否を決定する公式手続きの核心たる公益調査が実施された。1985年から工事が開始され工事と試験は89年に終了し、89年9月24日に、まず西部方面の路線が開業した。大西洋新幹線は12両編成(そのうち客車は10両)で、485席、最高時速300キロで運行し、全線開業すれば、一日あたり120本の列車が走る。建設予算は160億フランと見積もられている。本稿が詳しく検討対象とするのはこの第二番目の新幹線である。

[3] 第三の新幹線は、TGV Nord(北部新幹線)である。パリを発してから北に進み、リール(Lille)にて、東西に分岐し、東方向の路線はブリュセル(Bruxelles, ベルギー)に向かい、西方向の路線はカレー(Calais)から英仏海峡を海底トンネルでくぐってロンドンまで行くものである。総費用は220億フランと見積もられている。この路線は、

フランス、ベルギー、イギリスが直接的に建設、営業に関与するという初めての本格的な国際新幹線となる。本路線の開業予定は1993年であるが、それはちょうど1992年のECの市場統合に対応し、統合を輸送面から実質的に推進するような建設プロジェクトであるといえよう。建設計画の決定の核心たる公益調査は、フランスでは、1988年5～7月にかけて行なわれた。公益調査においては、パリーリール間の3つの主要な路線案が提案され、検討されたが、関係地域の自治体と住民団体が新幹線の誘致合戦を繰り広げている。

このようにフランスの新幹線網は現在において、ヨーロッパで最大のものであり、将来も当分の間はそうであり続けるであろう。TGVは開業時期については、日本の新幹線におくれたとはいえ、営業速度においては日本のそれを常に上回っている。この点に日本に対する競争意識も見て取れ、先端技術分野でフランスの工業力を示す象徴的事業ともなっている。

第二節 公害対策の全般的特色と「緑地遊歩道」

[1] 全般的特色

公害問題全体の中での位置をみると、フランスにおいては新幹線公害は非常に重要な問題、あるいは解決困難な問題としては考えられていない。いくつかの環境問題にとりくむ団体へのインタビューにおいても、まず重要な問題として指摘されたのは、酸性雨や放射能汚染の問題であり、新幹線公害問題はそれらに比べると小さい問題として考えられている。交通問題全体の中でみると、鉄道は自動車よりも環境への打撃が少なく、エネルギー節約的であるという点で、環境へ関心を持つ市民団体も一般に道路建設よりも許容的に受け止めている。

例えば、「交通利用者団体全国連合」(Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, FNAUT)へのインタビュー

においては、高速道路に対する批判意見とともに新幹線に対する条件付き賛成の意見がのべられた⁽²⁾。

有力な環境保護団体「地球の友」(Les Amie de la Terre)のフランス支部の会長は、次のようにのべている。「鉄道は空間とエネルギーを節約し、確実に利用者は疲れないから、環境保護的な輸送手段である。自動車や飛行機よりずっとよい。新幹線にせよ在来線にせよ、鉄道が引き起こす環境問題は局地的であり解決可能である。それゆえ「地球の友」は海底トンネルを通る北部新幹線の建設に賛成であり、高速道路計画には反対である。」⁽³⁾

これらの団体において新幹線公害は解決可能な問題であり、自動車よりずっとよい輸送手段と考えられている。フランスにおける新幹線建設過程を分析する際、このような考え方が有力な住民団体に存在することは留意されなければならない。

このような新幹線公害に対する見方は、これまでの公害の現状と対策の実績に裏付けられている。

南東新幹線が開業してから二年後に、フランス国鉄は、新幹線の環境への影響について体系的な事後調査を行ない、九項目(農業、森林、自然環境、水系、騒音、景観、埋蔵物遺跡、物資の使用と堆積、地域社会生活)にわたって検討を加え、報告書[SNCF/CETE de Lyon 1983]を公表している。本報告書はいろいろな問題点の指摘をしているが、全体として、フランスにおいては、新幹線が非常に深刻な公害問題を引き起こしているわけではない⁽⁴⁾。開業している唯一の路線である南東新幹線の場合、騒音問題が起きたのは二箇所(リヨンとヴァル・マルティン(Val-Martine))に留まる。南東新幹線全線において線路の両側50m以内にある住居は約30軒であり、そのうち「等価騒音レベル」(Leq(8h-20h))で75db(A)以上の騒音を受けているものは3軒である。また同じく線路の両側50—100mの範囲には、全線で約100軒が存在するが、70db(A)以上の騒音を受けているものは一つもない。

また振動は、これまでの所、公害問題となっていない。日本の東海道・山陽新幹線でみられて来たような、名古屋新幹線公害裁判や、全線にわたって3万9千戸の騒音防止工事や3千戸の振動対策が必要とされる事態は生じていない⁽⁵⁾。

[2] 新幹線にかかわる環境基準

このように被害が回避されているのは、どのような対策によって可能となったのであろうか。

まず、新幹線公害の焦点となる騒音と振動についての環境基準がどのようになっているかを確認しておこう。

日本の新幹線の騒音基準は各列車の通過に際してのピーク時騒音を基準にしているが、フランスの新幹線騒音基準は別の考え方に立脚している。フランスの基準は、8時～20時の「等価騒音レベル」(Leq(8h-20h))であり、デシベル(db)を単位として測定する。これは、1日中(8時～20時)に受ける騒音エネルギー総量と等価の騒音エネルギーを生み出すような均一の騒音の水準である⁽⁶⁾。

この等価騒音レベルを基準にするという考え方は、フランスにおいては道路交通騒音においても採用されている。

新幹線鉄道について政府の定めている騒音基準は、表1のようになっ

第1表 フランスの新幹線騒音基準

| ケース | 現在の状況 | 基準値(Leq) |
|-----|--|--------------------|
| 1 | Leq(8h～20h) < 65db | 65db(A) 75db(A) |
| | 人家への影響のある地帯(zone sensible) 人家への影響のない地帯(zone non sensible) | |
| 2 | 中位の騒音 65db < Leq(8h～20h) < 70db | 70db(A) |
| 3 | 強い騒音 70db < Leq(8h～20h) | 70db(A) |

注：住居の外側2mの地点で測定する。db(A)はA特性での測定を表わす。

第2表 フランス国鉄の表明している、北部新幹線に関する騒音防止目標

| ケース | 新幹線建設前の状況 | 新幹線による影響 |
|-----|--------------------------------------|--------------------------------|
| 1 | $Leq(8h\sim 20h) < 65db$ 65db (A) | 65db 以下 |
| 2 | $65db < Leq(8h\sim 20h) < 70db$ | 新幹線による影響が現在の周囲の騒音水準以下に留るようにする。 |
| 3 | $70db < Leq(8h\sim 20h)$ | 70db (A) 以下 |

注：住居の外側2mの地点で測定する。

ている⁽⁷⁾。

つまり、新幹線だけの影響によって、 $Leq(8h-20h)$ が 65 db 以下、70 db 以下あるいは 75 db 以下というようにすればよい。この数値は「等価騒音レベル」だから一列車のピーク時騒音は 75 db 以上もありうる。

このような政府基準をふまえて、フランス国鉄は、南東新幹線と大西洋新幹線に関しては、この基準を達成すべき目標としてきた。第三の新幹線である北部新幹線については、公益調査の過程において、これより若干厳しい目標が、表2のように国鉄によって表明されている⁽⁸⁾。

一般に、既存の騒音と同じ騒音エネルギーが新たに加わることによって、騒音レベルは3デシベル増大するという点に留意すれば、この国鉄の基本的方針は、次のことを意味している。既存の騒音に新幹線騒音が加わったことによる増大が既存の騒音より2デシベル増以下であるならばなにもしない、3デシベル以上の増大がある場合は、防音壁や防音盛り土等の発生源対策をとる、ということである⁽⁹⁾。

防音壁等の設置にもかかわらず、この目標値が達成できない場合は、家屋への防音工事を行なうことになる。

以上のような騒音基準は、新幹線に関して一貫して用いられているが、関係者の間で、批判がないわけではない。代表的な批判には、次のようなものがある。第一に「等価騒音レベル」という単位を前提にしても、より厳しい値を設定すべきであるという環境省の批判がある。「現行基

準は Leq で、鉄道は、状況に応じて 65, 70, 75 db、道路は同じ考え方で、60 db (静かなところ)、65 db (にぎやかな所) となっている。だが、環境省としては、鉄道は 65 db、道路は 60 db という水準がより望ましいと考えている」。第二に、Leq(8h-20h) という基準が、8 時以前と 20 時以後の列車通過に伴う騒音を無視しているという批判、第三に、「等価騒音レベル」だけでなく、各列車の出すピーク時騒音レベルを規制すべきであるという批判が、住民団体からは寄せられている⁽¹⁰⁾。

では、日本の環境基準と比べてみて、フランスの基準は実質的により厳しいものと言えるであろうか。日本の基準は、70 db (住居地域)、75 db (商工業地域) であるが、これは、各列車ごとのピーク時騒音の平均値を対象にして定められたものなので、フランスの「等価騒音レベル」を尺度とした数値とただちに大小を比べても意味はない。両国の基準の実質的な比較をする際には通過列車の本数が鍵になる。

一般論としては、列車の通過本数が非常に多くなれば、フランスの基準のほうが、日本の基準よりも厳しいものとなる。逆に通過列車が非常に少ない場合は、日本の基準のほうが実質的にフランスの基準より厳しいものになる。現在得られているデータに基づき、いくつかの仮定をおいて筆者が試算したところによれば、通過列車が一日あたり 600 本の場合、一列車あたりのピーク時騒音 75 db と、Leq(8h-20h)65 db は等しくなる。つまり、通過列車が 600 本未満の場合、日本の基準のほうがより厳しい。したがって、日本の東海道新幹線では走行本数は 250 本程度であるから、日本の騒音基準が達成できれば、フランスの騒音基準にも合格するといえよう⁽¹¹⁾。

次に振動については、開業している南東新幹線に関して、今までのところ問題は生じていない。新幹線に即しての経験が少なく、問題も生じていないので、新幹線固有の振動についての環境基準はない。新幹線の場合も一般的な基準 (norme générale) に従う。大西洋新幹線の公益調査報告書でも振動についてはまったく問題として取り上げていない⁽¹²⁾。

[3] 公害対策の基本的設計思想

フランス新幹線の設計思想を公害対策という視点からみれば、次のような諸特徴を指摘できる。これらの諸特徴によって、フランスの新幹線は、日本のような人口密集地帯を高架で走行するという事態を、回避することに成功している。

第一に、路線の選定の際に、極力、集落や住居から離れた地点を路線が通過するという方針が採用され、実際に農村地帯ではそれが可能なことである。フランスの人口密度は日本の三分の一であり、平野部の比率も日本より高いから、集落や都市は日本に比べてはるかに散在している。日本の東海道新幹線も、フランスの南東新幹線も、それぞれの国の首都圏とそれから約 500 キロ離れた第二の大都市圏を結ぶ形で作られたが、沿線の状況は非常に異なる。東海道新幹線は人口の密集する太平洋ベルト地帯を通過し、車窓から見られる人家や集落がとぎれることがないのに対し、フランスの新幹線においては、いったんパリから農村地帯に出てしまえば、人家や集落がまったく見えないのが常態である。南東新幹線の全線で線路から両側 100 m 以内の住居は約 130 軒にしかすぎない。これに対し、日本では東京―博多間の線路両側 50 m 以内に約 1 万軒の家屋があると推計されている⁽¹³⁾。

第二に、都心乗り入れに固執していないため、人口密集地での高速走行箇所が少ない。パリにおいては、従来から、在来線の駅も都心乗り入れをしていないが、新幹線も同様である。南東新幹線は、パリのリヨン駅を起点とし、大西洋新幹線はパリのモンパルナス駅を起点とし、パリの最中心部に乗り入れることは企図されていない。そうは言っても、これら起点の駅からしばらくのあいだは、都市部の人口密集地を走行しなければならないが、そこでは、線路を新設するのではなく、在来線の線路を走行している。そのおかげで、新しい線路を建設することに伴う土地取得といった難問を回避していると同時に、在来線列車と線路を共用

しているがゆえに、高速走行をしていない。共用部分では速度も時速120—160キロに押さえざるをえない。これらのことが、人口密集地における公害問題を回避するのに役だっている。南東新幹線が専用線路を高速で走り出すのは、パリの起点（リヨン駅）から27キロ離れた地点になってからのことである¹⁴⁾。

北部新幹線が開設された場合、それと南東新幹線や大西洋新幹線との接続が問題になる。これについても、最短距離で三線を接続するために都心部を貫通させるという方式ではなく、多少距離が伸びても都心部を避けてパリ郊外を迂回する形での接続が予定されている（図1を参照）。このように、新幹線の高速性の追求は絶対的なものではなく、既存の都市の秩序との関係において相対化され、ほどほどの所で両者の妥協点が探られている。

第三に、通過地域との共存を図るための地下化や路線の変更が、住民や自治体との協議を通していくつもの場所で実現している。（第四節でより詳しく見るように）公益調査の過程を通して、住民や自治体は路線の変更を提言することが可能であり、その提言に説得力がある場合には、公益調査委員会が取り上げるところとなり、計画変更が実現されるのである。事実、大西洋新幹線の場合、公益調査の後に3箇所の路線変更が行なわれた。また例えば、アンドル・エ・ロワール (Indre-et-Loire) 県ヴヴレイ (Vouvray) においては、ぶどう畑の破壊を避けるための地下化が行なわれた¹⁵⁾。

第四に、以上のような努力にもかかわらず、線路と建物とが近接して騒音が生ずる場合、建物への防音工事が行なわれる。だがそれが必要とされる地点は多くない。大西洋新幹線の場合、全線で約50の建物の合計5千の窓に防音工事をしている。その総費用は20万フラン（約4600万円）である¹⁶⁾。

第五に、このような地域との共存のための計画変更の中でも、人口密集地帯を高速走行する場合の対策として、パリ郊外の大西洋新幹線沿線

ぞいに作られた「緑地遊歩道」(Coulé verte) が特筆に値する。これは地下化あるいは全覆防音壁、及び大幅な緩衝緑地帯の形成によって、12 km にわたって新幹線と人家とを隔離し、理想に近い新幹線公害対策を実現したものである。次に、このことをより詳しく検討してみよう。

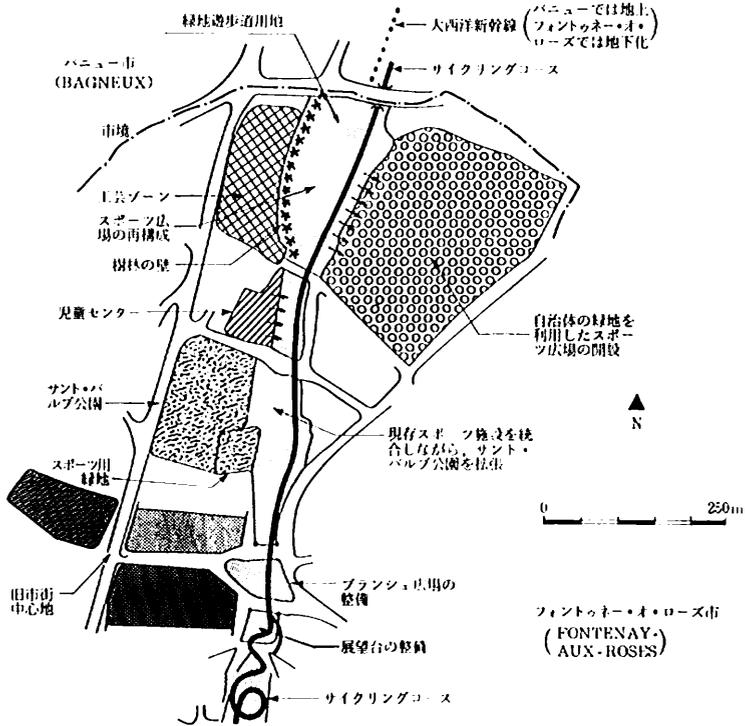
[4] 緑地遊歩道 (Coulée verte)

緑地遊歩道は、図 2 に示すように、大西洋新幹線ぞいに、パリ 20 区の外周環状道路 (boulevard périphérique) を起点とし郊外のマッシーに至る約 12 km にわたって、ガラルドン (Gallardon) 台地上に作られた緑地帯であり、北から南にむかって、マラコフ (Malakoff)、モンルージュ (Montrouge)、シャティヨン (Châtillon)、バニユー (Bagneux)、フォントゥネー・オ・ローズ (Fontenay-aux-Roses)、ソー (Sceaux)、シャトゥネー・マラブリー (Chatenay-Malabry)、アントニー (Antony)、ヴェリエール・ル・ビュイソン (Verrières-le-Buisson)、マッシー (Massy) という 10 の市 (コミューン) を横断しながら結んでいる⁽¹⁷⁾。

総面積は 56.14 ヘクタールであるので、幅の平均は 47 m となるが、実際には場所によって幅は変化している。北部のマラコフ、モンルージュ、シャティヨンでは、比較的狭く、新幹線に平行して 5-10 m の敷地に歩道と自転車道が設置されているにすぎないが、バニユーから南の部分では幅が広がり、最大では 120 m にも達する。

緑地遊歩道内部の主要施設は、全域に設けられている歩道と二方向の自転車道 (幅は各 2-3.5 m)、及び緑地帯とレクリエーション施設である。緑地と並木路が、全域にわたってみられるが、さらに幅の広い地帯を利用して、遊び場、家庭菜園、植物園、温室、展望台、スポーツ広場、球技場 (テニスコート、バスケットコート、サッカー場、ラグビー場、ペタンクコート)、弓技場、ミニゴルフ場、野外劇場、展望台等が、豊富に設置される (土地利用の例としては図 3 を参照)。

図3 緑地遊歩道およびその周辺の土地利用の例



高速道路等の大きな自動車道路とは3箇所立体交差し、小さな道路とは信号機をつけて交差しているが、全域にわたって、自動車およびオートバイは侵入禁止の構造にしている。

緑地遊歩道は既存の8つのサイクリングコース、及び多数の既存の公園・緑地とつながっており、そのことによってパリ郊外南部に連続した大規模な緑地ネットワークを形成するものである。近隣の代表的公園・緑地としては、ソー公園 (180 ha)、ヴァレー・オ・ルー公園 (100 ha)、ヴェリエールの森 (400 ha) がある。

緑地遊歩道は新幹線にそって作られている。あるいは緑地遊歩道の中に新幹線が作られている。しかも、この区域の新幹線の線路は高架とか

地表にむき出しの構造ではなく、基本的に地下化（トンネル）あるいは全覆防音壁によって、空間への露出を抑制することが設計思想の基本として採用されている。緑地遊歩道約 12 km のうち、新幹線がなんらかのカバーで覆われている部分は 5.74 km であり、全体のほぼ 50 % に達する。とくに出発点のモンパルナス駅から遠ざかり、次第に速度が増すフォントゥナー・オ・ローズ以南の 8 km 弱の部分についてはカバーの比率は 74 % に達する⁽¹⁹⁾。

カバーの程度という点では、もっとも完全なものからより軽度のものにむかって、トンネル、重度カバー、中度カバー、軽度カバー、防音壁の 5 段階があり、その横断面のイメージの例は図 4 が示すようなものである⁽¹⁹⁾。

トンネルはもっとも地表から深いものであり、その延長は 1.27 km である。地表の既存の土地利用は存続しうが、建設費用はもっとも高価である。新幹線の一部として作られるので費用は国鉄が負担する。トンネルの採用には地形上の理由が強く作用している。なお、緑地遊歩道の終点のマッシーのさらに南側にも 2 km のトンネルが建設されている。

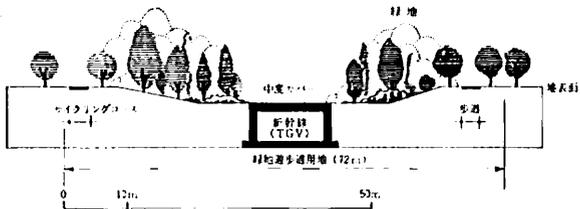
重度カバー (couverture lourde) とは、掘り割りを作って線路を敷いた上で、その上部を地表面と平坦になるようなかたちでカバーで覆ったものであり、自動車通行程度までの負荷に耐えることができ、その上面をさまざまに利用できるものである。4 箇所で作られ、その延長は合計 0.96 km である。費用は基本的には国鉄が負担する。

中度カバー (couverture semi-lourde) も、掘り割りを作って線路を敷いた上で、その上部を地表面と平坦になるかたちで覆ったものであり、人と自転車通行程度の負荷の範囲で、その上面をさまざまに利用できる。6 箇所で作られ、その延長は 1.9 km ある。

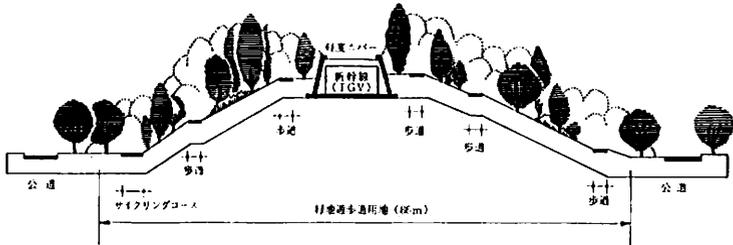
軽度カバー (couverture légère) とは、浅い掘り割りの中の線路を完全におおう形でカバーするものであるが、その上部が地表上に突出しており、人も自転車もその上を通行や横断できず、またその上の空間は利

図4 緑地遊歩道の断面図

アントニー (Antony)



ヴェリエール・オ・ブイソン (Verrières-le-Buisson)



用できないというものである。3箇所につくられその延長は1.62 kmである。

防音壁は約6 kmあり、線路の両側に垂直あるいはそれに近いかたちでたてられているものであり、全面的なカバーではない。緑地遊歩道の中の防音対策としてはもっとも軽いものである。いうまでもなく、この部分の線路の上の空間は新幹線以外には利用できない。ちなみに日本の新幹線公害対策は基本的にこの水準に留まっている。

緑地遊歩道の建設主体は、2つの県と9つの市（コミューン）からなる「事業組合」であり、建設総費用は1億6300万フラン（1984年価格。1フランを23円とすれば、約37.5億円）である。そのうち、政府が50%、イル・ド・フランス地域圏が25%、県が15%、各市が10%を負担する。主な費用の内訳は、新幹線に対する中度カバーに5670万フラン、シャトゥネー・マラブリーの軽度カバーに1300万フラン、サイクリングコースと歩道に2830万フラン、景色の整備に2930万フラン、研究費・諸雑費に1950万フランとなっている。この他に土地使用の費用として、フランス国鉄からの土地賃借のために、年間100万フラン（1988年価格、約2300万円）が予定されているが、これは上記の建設費用とは別になっている。

緑地遊歩道は、どのような効果や機能をこの地域に対して果たしうるだろうか。第一に、新幹線公害対策として大きな効果を発揮する。新幹線はこの地区を時速200 kmで走行するが、個々の通過地点においては、地下化あるいは全覆防音壁によって騒音が遮断され、さらに周囲に緑地帯をとることによって、振動も遮断される。フォントゥネー・オ・ローズ以南では、幅広い緑地を設定したため、新幹線に対して付近の人家は直近でも一般に40 mは離れている。これは振動遮断について十分有効な距離である。また騒音はカバー化された部分については十分低い値となるし、カバーでない防音壁のところでも、65 db(Leq8-20h)に押さえるとされている⁽²⁰⁾。1列車あたりのピーク時騒音は73 dbと予測されて

いる⁽²¹⁾。しかも、第二に、この緑地遊歩道の機能はそういう受苦の回避・防止だけに留るものではなく、積極的に受益の創出・享受を立地点となった個々の地域の住民にもたらすものである。休憩やレクリエーションのための空間と施設を豊富に提供し、地域の生活環境を大幅に改善するからである。第三に、よりマクロな都市計画という点でもいくつかの積極的な効果を持つ。既存の緑地や公園が緑地遊歩道によって繋ぎ合わされ、郊外に緑の一大ネットワークが形成されることにより、パリ地域全体の都市環境が改善される。緑地遊歩道はパリ市民にとって郊外の緑地まで、徒歩あるいは自転車で往復することを可能にし、さまざまなレクリエーション機会を提供するものである。

この緑地遊歩道は高速鉄道と都市部の人口密集地とを共存させる理想に近い方法といえよう。事実、この緑地遊歩道の実現のための中心組織であった「パリ地域環境保護団体連絡事務局」の代表、ピカール女史は「完全ではないが満足のいくもの」(Ce n'est pas complet, mais satisfaisant)と評価している⁽²²⁾。またフランスにおける環境保護運動が獲得した成果としても、きわめて先進的な成功例として、評価されている⁽²³⁾。

[3] このような対策を可能にしている要因

このようにフランスでは、都市人口密集地において、日本よりも数段すぐれたかたちで新幹線公害対策がなされえたのはなぜなのであろうか。

ここでは、地理的条件、地価が安いこと、利用可能な土地の存在、都市環境に対する価値観、住民運動の特徴、環境改善のための財政支出、意志決定手続きの洗練、の七点をあげてみよう。

第一に、地理的条件が有利であり、人家が存在しないところに路線選定が可能な地域が広い。フランスの人口は日本の約半分であるが、国土の面積は日本の1.5倍ある。単純に人口密度を計算すると日本の三分の一である。実際には、日本は平地の割合が少なく、フランスは遥かに平

地の割合が多いことを勘案すると、日本ははるかに狭い地域に人口が密集し、しかもそれが新幹線建設地域と重なっているのである。これに対し、フランスでは、いったん大都市から郊外に出ると、人口のまばらな平地、農地が広がっており、居住地域や集落から何百メートルも離れた地点を選びながら、新幹線路線を新設することがずっと容易である。

第二に、このような、地理的条件が背景になって、フランスの土地の値段は日本より遥かに安い。都市近郊で比較すると、日本の十分の一から二十分の一の価格であろう。例えば緑地遊歩道の土地は、パリ外周から 12 km 内に存在するが、1 平方メートルあたり 800-2000 フラン（日本円で坪あたり、約 6 万 1 千円-15 万 2 千円）である。また大西洋新幹線の場合、土地入手費用は総経費の 3% にすぎない⁽²¹⁾。緑地遊歩道の実現には、このことがプラスに作用している。土地の値段が相対的に低いことが、土地の利用のしかたにゆとりをもたらし、また新幹線の総建設費を安くし、建設に際して環境対策に十分な広さの土地を使用することを、相対的に容易にさせている。

第三に、緑地遊歩道に即していえば、建設地点となったガラルドン台地に、未使用の鉄道用地が存在しており、それが新幹線および緑地遊歩道の用地へと転用されることが可能であった。これは、パリとシャルトル (Chartres) を結ぶ在来線建設のため、1920-30 年代にかけて国鉄がいったん带状の用地を買収したが、その建設計画が中止されたため、用地が数十年來使用されないままに残されていたものである。

第四に、都市において良好な生活環境を守るにあたって、市民も政治家も日本より厳しい感覚・価値観を持っている。経済的効率性と良好な生活環境の保持の要求が対立する時、どこかに妥協点を見いださねばならないが、フランス社会における妥協点はより生活環境重視の位置にあるのに対し、日本社会においてはより経済的効率性が重視される。その例をいくつかあげてみよう。パリ 20 区内には、高速道路が建設されていない。まして日本にみられるような大都市における高架の高速道路は

考えることもできない。パリでもこれまで何回か高速道路の建設計画はあったが、市民の反対の声が強くて実現されないのである。また鉄道の路線は都心部を縦貫するかたちではなく、途中までしか乗り入れていない。パリの鉄道の駅は市内では相互に連絡していない。鉄道連絡にかかわる便益よりも、歴史的建造物や既存の市街地を保存するという利害が優先されてきたのである。また、パリ 20 区に隣接するかたちで広大なブローニュの森やヴァンセンヌの森が緑地のまま保存されており、生活環境の向上に大きく貢献している。生活環境を守るにあたっての価値基準の厳しさが、新幹線建設問題についても同様に作用していたと考えられる。

第五に、環境保護のための財政支出が、フランスではより積極的になされている。これは先にも述べた生活環境重視の価値観の反映といえよう。緑地遊歩道の財政支出（1 億 6300 万フラン）は、政府と自治体とが折半して負担している。また国鉄も土地の安価な賃貸し（時価の 3% あるいは 0.3%）というかたちで、緑地遊歩道の実現に協力している。日本においては、こういうかたちでの緑地形成に、政府が費用の最終負担者として財政支出をしたり、旧国鉄あるいは JR 各社が協力したという例はない⁽²⁵⁾。ところが、緑地遊歩道へのこのような支出は例外ではない。環境保護のために政府や自治体が、より積極的に支出するという姿勢は、パリ近郊で道路の地下化の計画が次々と採用されていることにも見られる。

第六に、住民運動・市民運動の積極性と力量という要因がある。その背景には、フランス社会全体が、日常生活のなかで各人が常に自己主張していかなければならない社会であるという事情がある。フランスで生活を始めた日本人は誰も、市民生活の中での日常的自己主張の強さに驚かされる。主張しない限り無視されたり、自分が損をするということが頻繁に起こってくる。こういう市民生活の中での日常的自己主張が数人のグループによってなされた場合は、あと一步で住民運動や市民運動

の自己主張になるという連続性がある。新幹線公害の防止の運動、とりわけ緑地遊歩道の実現にあたって、住民運動の果たした役割は大きい。地方議会や各市長が緑地遊歩道の実現に積極的になった背景は住民諸団体の運動である。

新幹線建設にかかわった住民運動を比較する限りでは、日本とフランスとどちらが強力かは単純に比較できない。大衆行動への動員数だとか、署名の数などを比較すると、日本における東北新幹線に反対する運動はより大きな動員力をもっていたが、獲得された成果や解決までの時間でみるとフランスのほうが住民にとってより好ましい形になっている。日本とフランスの住民運動についてスタイルの差を次の(1)から(4)の点について指摘しておきたい。

(1) 日本においては、アドホックな争点ごとに住民運動が形成される傾向があるのに対して、フランスにおいては既に各地域に存在していた住民団体や運動団体が、新しく起こって来た問題に意見表明をするというかたちで、より頻繁に見られる。もちろんアドホックに争点ごとに形成される運動団体もある。新幹線問題の場合、「新幹線公害に反対し緑地遊歩道を実現する住民連盟」(Fédération des Associations contre les nuisances du TGV et pour la Coulée Verte, FATCV, 以下では「緑地連盟」と略称)はその代表例である。だがアドホックに争点ごとに形成される団体がすべてではない。緑地遊歩道の実現に大きな影響を發揮したもう一つの団体、「パリ地域環境保護団体連絡事務局」(Bureau de liaison des associations de défense de l'environnement de la région parisienne, BL, 以下では「連絡事務局」と略称)は、恒常的にさまざまな地域問題に取り組んでいる組織である。新幹線問題の場合、連絡事務局を結集のかなめにするによって、以前から存在していた43の諸団体が連名で発言している。

(2) アドホックに形成される団体にせよ、恒常的に活動しているものにせよ、諸住民団体の連合組織というかたちで、より大きな組織が形

成され、それが活動するというスタイルが頻繁に見いだされる。当然、その内部に多様な潮流を抱えることになるが、異質なグループが、緩やかな連帯関係を形成し、限定された課題の限りで協力していくのである。新幹線と緑地遊歩道の実現にかかわった三つの大きな運動団体——すなわち「パリ地域環境保護団体連絡事務局」(BL)、「緑地連盟」(FATCV)、「交通網利用者団体全国連合」(FNAUT)——及び環境問題全般にかかわっている「フランス自然保護団体連盟」(Fédération Française des Sociétés de Protection de la Nature, FFSPN)は、4つともそういう性格を持っている。その背景には個々の運動団体に異質性があったりまえてあり、その上でいかにそれらが協力できるかを探っていくという感覚があるようにみえる。

(3) 住民運動・市民運動に専門家が大量に参加しており、彼らの専門知識と知性を活用しながら、運動側が対案を積極的に提出している。

「緑地連盟」の議長のギー＝ボンノー氏はパリ大学に勤める物理学者であったし、「パリ地域環境保護団体連絡事務局」の議長のアンヌ＝マリー・ピカール女史は医者であるし、フォントゥネー・オ・ローズの住民団体のリーダーであるルイ・ブイ＝ムヌー氏は建築家であった。これら専門家が彼らの専門知識と知性を生かしながら住民団体の代表的論客となっている。その中でも、建築家のブイ＝ムヌー氏が、そもそも緑地遊歩道を最初に提言したのであった。別の例として、「交通網利用者団体全国連合」は、全国的な鉄道交通網についての対案を形成し発表している⁽²⁶⁾。

(4) 住民団体がその代表を行政機構に送り込むことによって積極的に制度の中に発言の場を確保しようとし、一定程度それに成功している。緑地遊歩道において、重要なのは、公益調査委員会の13名の委員の内に住民団体の役職者が2名入っていたことである。そして、公益調査委員会が緑地遊歩道の実現に好意的な意見を出すに当たりこの2名の意見が非常に大きく作用した⁽²⁷⁾。

第七に、公共事業にかかわる建設決定手続きがより洗練されており、利害調整についての工夫がみられる。決定手続きの核心は公益調査委員会が中心になって行なう公益調査であり、その過程で住民や自治体が一定の発言権を持つことが制度的に保障されている。しかも、1976年の自然保護法の改正以後は、公益調査の中に環境アセスメントも組み込まれるようになった。

大西洋新幹線においては、公益調査を通していくつかの重要な計画修正が行なわれ、新幹線と通過地域の共存がより良い形で実現した。緑地遊歩道もそのような改善の一つである。

以上のうち、社会学的に検討すべき中心領域は、第六、第七の点であろう。以下の本稿においては、とくに第七の意志決定制度の特徴に焦点をあてて検討を深めていきたい。

第三節 大西洋新幹線の建設経過——緑地遊歩道を中心に

フランスにおける新幹線公害対策として特筆に値するパリ郊外の緑地遊歩道は、どのような経過を経て実現したのであろうか。その実現の過程を記述してみよう。

緑地遊歩道が実現した過程を焦点にした場合、大西洋新幹線の実現過程は次のような7段階に分けることができるであろう。

- [1] 1981年9月以前。大西洋新幹線構想がまだ発表されていない段階。
- [2] 81年9月から82年8月。ミッテラン大統領による構想発表とリュドー委員会の報告書作成まで。
- [3] 82年9月から83年4月まで。新幹線の公益調査開始のための準備が進む段階。
- [4] 83年5月からの公益調査の開始から、84年5月のコンセイユ・ダタ (Conseil d'Etat) の意見表明、および政府による公益宣

言まで。

[5] 84年6月から85年2月まで。新幹線計画の決定をふまえて緑地遊歩道の具体化が進む段階。

[6] 85年3月から88年5月まで。緑地遊歩道のための事業組合が発足し、事業組合と国鉄とのあいだで土地の貸借の費用負担についての合意が形成されるまで。

[7] 88年6月以降。緑地遊歩道の建設事業の実施の段階。

各段階で、新幹線および緑地遊歩道の決定に関与した主要な主体は、図5に示したような布置連関をしている。それぞれの主体がどういう立場に立ちどのように行動したかは、以下の各段階の経過の記述を通して説明していきたい⁽²⁸⁾。

[1] 第一段階は1981年9月以前の新幹線の計画以前の段階である。

当時ガラルドン台地の土地利用については、3回にわたって道路建設が企図され、それを防止しようとする住民諸団体の反対運動が繰り返されていた。最初の計画は高速道路A10号線の建設であり、それはパリと郊外とを結ぶ放射状の道路網の一環として計画されたものであり、1966年10月に公益宣言がなされた。1972年の自治体選挙を契機に反対諸団体の運動が活発化し、この高速道路の建設にはブレーキがかかり、高速道路はマッシーで止まりそれ以上は北上しないことになる（ただし正式に運輸省がデクレ（décret）⁽²⁹⁾によって道路計画を放棄したのは84年5月である）。

すでにこの段階で、緑地遊歩道の構想が高速道路建設に反対する住民団体の中から提起されていた。フロントゥネー・オ・ローズの住民運動の指導者であり建築家でもあるプイ＝ムヌー氏らがその提言に積極的役割を果たした。この段階で住民から出された構想は、詳細な設計図を伴うものではないが、ガラルドン台地の未使用の国鉄用地には道路を作らず、緑地やスポーツ施設を系統的に設置し、居住環境の改善とともに、

市民にレクリエーションの機会を提供しようというものであった。この段階での構想には新幹線計画は与件として入っていない。したがって新幹線の地下化等の問題は検討されていない。だが、後に実現することになる緑地遊歩道の本質的理念は明瞭に、あるいはより純粋なかたちで提起されている。

[2] 第二段階は、1981年9月ミッテラン大統領による大西洋新幹線構想の発表にはじまり、翌年夏に、リュドー委員会がその建設に肯定的意見を記した報告書を作成するまでである。

81年9月27日の南東新幹線の開業に際して、ミッテラン大統領は大西洋新幹線構想を発表する。これを受けてフランス国鉄内部で、建設計画の具体化作業が始まり、政府内部用の計画文書が81年12月に作成される。この文書には25万分の1の地図が添付されていたが一般には公表されていない⁽³⁰⁾。これをふまえてより広い範囲の専門家や利害関係者を集め、技術者リュドー (Rudeau) 氏を委員長とするリュドー委員会(正式には Commission TGV-Atlantique, 「大西洋新幹線委員会」という)が82年2月に発足し、運輸大臣と国務大臣の諮問に応じて約6カ月の作業の後に82年7月に報告書を提出した。この報告書は82年12月に公表された。委員会メンバーは約50人で、住民団体の代表は入っていないが、自治体代表は入っている。環境省からの委員も複数名入っており、この時点から環境問題が検討の主題として取り上げられている。この委員会は法律的に設置が義務づけられているものではなく、政府の政策的判断によって臨時に設置されたものである。

リュドー委員会の答申の特色はつぎのようなものである⁽³¹⁾。

この委員会は60頁の報告書を1982年7月1日づけで政府に提出した。検討した項目は8項目にわたるが、その中心主題は通過路線の大局的決定である。報告書は9章から構成されており、各章のタイトルは、建設計画の背景と起源、想定される諸案の特性、基本計画の決定、新幹線建

設諸案についての経済的研究，エネルギー消費に与える影響，環境と農業に与える影響，地域間の不均衡と都市布置の骨格に与える影響，マクロ経済の均衡と雇用，諸帰結と勧告，となっている。報告書には10万分の1の地図が添付されている。

報告書は国鉄から出された複数の案（新幹線路線の4つの案，比較基準としての既設線の改良案）について，資料に基づいて，その優劣を検討している。需要動向，建設費用，車両費用，輸送能力，時間短縮効果，収益性について数字をあげて検討し，結論的にはクルタランでY字型に分岐する「B+C案」を，さらに精密に検討すべきものとして推奨している。そのような判断の論拠として，交通需要に対して輸送能力が対応できること，収益性がよいこと，農業用地の犠牲が比較的少ないことを挙げている。ただし環境上の難点として，ペルシュ (Perche) 地域において高速道路建設と合わせて二重の負担がいくつかのコミュンに課される点，ヴァンドーム (Vendôme) 市の西わずか数 km を通る点をあげ特別の注意の必要を喚起している。

環境と農業への影響の問題については6頁が使われている。計画の細部が決定されていない段階で具体的な検討は難しいが一般的な問題点の指摘がされている。

「結論として，大西洋新幹線が環境にもたらす諸帰結は——一般的に言って打撃をもたらすものだが——このような投資の利益を疑問とするような性質のものではない。」「この計画がもし採用されるならば，細部についての研究，とりわけ [環境への] 影響調査がなされることが重要であろう⁽³²⁾」と述べている。

後に緑地遊歩道が作られることとなったパリ郊外に関しては4つの路線案のどれをとっても，ガラルドン台地を通るという以外に選択肢はないため，リュドール委員会の報告書ではパリ郊外の路線選択は大きな論題にはなっていない。この時点で，ガラルドン台地のうち，環状高速道路 A86 とさらに南部の道路 A87 のあいだを結ぶ部分については，既に高

速道路 A10 を新設するための公益宣言がなされていた。その前提の上で、報告書は二方向に二車線ずつの高速道路と新幹線は両立可能であるとしている⁽³³⁾。新幹線建設にとって高速道路は所与の条件であり、報告書はそれに賛成も反対もしていない。

ガラルドン台地の緑地帯については、11 行の言及がみられる⁽³⁴⁾。ガラルドン台地の国鉄用地が緑地を構成しており、部分的には暫定的なしかたで、スポーツ用地や家庭菜園として使用されていること、この用地を緑地として使用することについて住民の一部と地方議員の中に積極的な支持があること、緑地がこの地域の環境を改善していることを認め、新幹線建設計画はこの緑地を否定するものではないとしている。

つまり、この報告書の段階では、最終的に実現したような緑地遊歩道の計画は提案されてもいないし言及されてもいない。しかし、緑地遊歩道について住民からの要求があればそれを一切無視するものではないという態度が見られる。

リュドー委員会の中心的機能は、候補となった 4 つの路線案から 1 つを選択し、全体としての建設計画に肯定的意見を出したことであったと言える。

この段階では住民および自治体当局や自治体議会による新幹線に対する批判・反対運動や緑地遊歩道の実現要求はまだ活発化していない。

[3] 第三段階は、1982 年 9 月から 83 年 4 月までのあいだであり、公益宣言事前調査 (Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, 以下では「公益調査」と略す) を開始するために、事前の相談が関係者のあいだで進展し、新幹線建設についての公益調査が実施できるようになる社会的条件が整う段階である。

まず 82 年 11 月に、公益調査の手続きが開始されることが閣議決定される。このような建設計画の具体化を受けて、住民団体、自治体、環境省が活発な取り組みを開始する。

82年秋より、新幹線公害反対運動がガラルドン台地の関係住民のあいだで組織化されはじめる。同年10月には、沿線の15の住民団体が連合し「高速道路A10の延長と新幹線公害に反対する住民団体連盟」(Fédération des associations contre le prolongement de l'autoroute A10 et les nuisances du TGV Atlantique)が作られ、宣伝ビラを出し始める。これは、従来から各自治体に存在していた道路建設に反対する住民運動の諸団体が、新幹線計画の発表後、再結集したという性格が強い。後にこの組織は「新幹線公害に反対し緑地遊歩道を実現する住民団体連盟」(Fédération des associations contre les nuisances du TGV Atlantique et pour la Coulée Verte) (以後「緑地連盟」と略称する)に発展していく。また、このごろ「パリ地域環境保護団体連絡事務局」(Bureau de liaison des associations de défense de l'environnement de la région parisienne)も、それを構成する43団体の連名で、新幹線の地下化と緑地遊歩道を要求した。これら住民団体の働きかけを受けながら、82年11月から83年2月にかけて、この地域の各自治体の市会(ヴェリエール・ル・ピュイソン、アントニー、マッシー等)や県会(オー・ドゥ・セーヌ(Hauts-de-Seine)県、エソンヌ(Essonne)県)が「高速道路A10延長反対、新幹線の地下化」を骨子とした決議を続々とあげ、各市長やこの地域から選出されている国会議員もそれを支持するという態度を表明した。さらに、83年2月1日イル・ド・フランス地域圏参事会が「緑地遊歩道建設」の決議を行なった⁽³⁵⁾。

これにより緑地遊歩道が、地域圏レベルでは、公的計画として正当性を持つようになった。このような流れの中で83年2月、ブシャルドー(BOUCHARDEAU)環境閣外相(Secrétaire d'État)とフィッテルマン(FITERMAN)運輸相が住民集会に出席し、緑地遊歩道の実現を約束する発言を行なう。新幹線にカバーをかけることは事実上、この時点で決まった。政府レベルでも緑地遊歩道を実現するという姿勢をみせたことは、新幹線建設計画についての公益調査を開始する社会的条件を整え

るものであった。それは、自治体側に新幹線公益調査の開始を納得させる条件であったと言えよう。

他方、83年2月6日に新幹線建設にかかわる環境問題について調査検討するフジュール委員会（正式には Commission de concertation T. G. V. Atlantique, 「大西洋新幹線協議委員会」という）が環境閣外相によって設置された。委員長のフジュール (FOUGÈRE) 氏はコンセイユ・デタ評定官である⁽³⁶⁾。これは法律的に義務づけられている委員会ではなく政策的判断によって設置されたものであるが、公益調査の開始にそなえて環境省としての介入の態勢を固めたものであった。フジュール委員会は公益調査のありかたについて調査の開始される以前に二回にわたり意見書を提出した⁽³⁷⁾。調査期間を一カ月から6週間に延長すること、公益調査委員会のなかに住民側を代表する委員を入れるべきことを提言し、両方とも実現した。その結果13名の委員のうち2名が住民団体を代表する委員となった。全体としてフジュール委員会は、環境保護を重視した住民よりの視点に立って発言を続けた。

〔4〕 第四段階は、83年5月25日の公益調査の開始から84年5月25日のコンセイユ・デタによる肯定的意見の提出および政府による公益宣言までの期間である。

この段階は、建設計画が行政的手続きを通して、多数の主体の意見提出をくみ上げながら煮詰まっていく段階である。この過程で、住民団体は新幹線の地下化と緑地遊歩道の実現という原則的な要求を掲げて運動を再開したが、その一方で、より柔軟な立場にたった自治体による緑地遊歩道計画が具体化していく。

「公益調査」は、フランスにおける公共事業決定過程の行政的手続きの中心をなす。公益調査は独立の「公益調査委員会」を中心に行なわれる。委員を指名するのは事業の行なわれる（諸）県の知事（たち）であるが、一般的には委員になるのは退職した公務員で技術者であることが

多い。大西洋新幹線の場合、委員会メンバーは13人であり、委員長はコンセイユ・デタ評定官のドゥマン (DOUMENC) 氏であった。建設主体 (国鉄) は調査開始に先だって「公益宣言事前調査資料」(Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique) を作成し提出しなければならない。この資料が6週間にわたって関係するすべての自治体 (8つの県, 143の区・市) において公開され、その間、住民・自治体は、個人としてあるいは団体として計画に対する意見を提出することができる。大西洋新幹線建設計画については、合計5210の意見が提出された。調査委員会は、国鉄側の見解と住民・自治体側の意見を個別の問題ごとに対比し、両者を考慮の上で、委員会としての見解を報告書に記し、調査期間が終了してから1か月後の8月5日に、「調査委員会報告書」を提出した。この報告書の特色は次のようなものである⁽³⁸⁾。

本報告書の構成は、第一章 調査の実施、第二章 調査に対して出された意見の検討、第三章 一般的性格の検討、第四章 各地域に即した意見の検討、第五章 結論、となっており、検討している内容は多岐にわたる。公益調査委員会の報告書はリュドー委員会の報告書とちがって、常に二つの対立する見解のあいだにたって、どちらを支持するかの判断を下すというスタイルで書かれている。各章、各節において、まず、住民、住民団体、自治体、地方議会から出された計画に対する批判や要求と、国鉄側が公益調査資料および調査過程で追加した文書によって表明している見解と説明とが、紹介・引用される。ついで、調査委員会が各論点ごとに内在的に検討を加え、どちらの主張が妥当であるのかについて、そのつど委員会としての独自の意見を出している。この委員会の意見の出し方は、問題の質と現存情報の質によって、さまざまな表現を採用しており、はっきりとした結論を提示している場合もあれば、さらに研究することを勧告している場合もある⁽³⁹⁾。

公益調査の中心的課題は、公益調査委員会が、建設事業を細部にわた

って検討し、計画案が、公益宣言が可能になるような成熟したものになるように、その洗練・修正について意見を提出することである。新幹線の場合、計画案の修正の焦点になったのは、より好ましい路線の位置を細部において決定することと、公害対策の強化であった。これらについてさまざまな代案が検討されることにより、事業全体の成熟性が高まり、後に政府によってなされる公益宣言の準備が煮詰まって行ったのである。

路線選択については、既にリュドー委員会が複数の案の検討の上で最も有力な案を推奨している。公益調査委員会は、再度、それらの諸案の可否を、時間短縮効果、総費用、収益性という点から、もう一度検討した。その結果、他の諸路線を退け、リュドー委員会が推奨したのと同じ路線が骨格的な選択としては最も適切であると判断している。そして、リュドー委員会を選んだ骨格的な路線を前提にして、その細部の路線の選択のための検討が行なわれた。

国鉄が提出した資料の上には、500メートル幅の公益調査対象領域が10万分の1、および2万5千分の1⁽⁴⁰⁾の地図上に描かれ、その内部のほぼ中心軸上に路線案が提示された。この縮尺では、個々の建物や私有地と路線との位置関係が、明確に把握できる。このような情報の共有の上で、路線についての代案をめぐって、公益調査のなかでさかんに意見が提出された。自治体、自治体議会、住民団体は各地で修正案を提出した。その主な動機は犠牲になる農業用地を減らすこと、集落からの距離をとることである。その過程で国鉄自身も修正案を出したり、住民から出された修正案について意見を提出している。委員会は双方の意見を検討の上、個々の地域の修正案について判断を提出している。委員会の内部で意見が分かれる場合には、投票によって多数意見が委員会の意見となるが、その決定が1票差で決まっている場合もあった。結果的に、委員会は5つの地域(Dourdan, Lavaré, Savigné-L'Évêque, Vernou-Vouvray, Larçay)において、路線修正を提案した。その提案は、一つの地域について住民や自治体から出された諸修正案のなかで、一番好ま

しいのはどれであるかと判断するかたちをとっている。

この公益調査の一環として「環境アセスメント」(Étude d'impact)が行なわれた。公益調査自体は、非常に古い歴史を持つが、その一環として環境アセスメントが行なわれるようになったのは、比較的新しく、1976年7月10日に定められた自然保護法の規定以来のことである⁽⁴⁾。それゆえ、環境アセスメントが適用された新幹線は、この大西洋新幹線が初めてのものである。建設主体側は事業が環境に及ぼす影響についての予測資料を提出し、それに対して住民側がさまざまな意見・要望を提出した。公害対策の焦点となった騒音対策については、国鉄は、環境省が設定した基準(第二節[2]を参照)を目標基準値として提示し、その上で各地に即して、騒音予測を行ない、必要と思われる所では防音壁等の対策を提案した。委員会は、国鉄の騒音基準値が目標として一般的には妥当だと判断したが、各地の状況に応じて、いくつかの地点で具体的対策の強化を求めている。例えば、パリのモンパルナス駅近辺の騒音対策については、人口密集地であることも勘案して、国鉄の考えている案は不十分だとして、対策強化を求めている。

また、委員会はパリ郊外の緑地遊歩道をたいへん積極的にとりあげ、リュドー委員会よりも遥かに踏み込んだ検討を行ない、これを実現すべきであるという意見を提出した。まず、委員会は、当初の国鉄案で新幹線が地表を走行するソーからマッシーにかけてのカバー化の可能性を検討するために、国鉄にさまざまな程度のカバー化を実現するための費用見積もりを提出させ、次のようなデータをえた。

| | |
|-----------------------|-------------------------|
| 「1 カバーなしの現行案 | 1.2-1.4 億フラン |
| 2 軽度の対策(4330 mのカバー追加) | 第1案に対して 1.2-1.5 億フランの増額 |
| 3 中度の対策(4330 mのカバー追加) | 第1案に対して 1.4-1.8 億フランの増額 |
| 4 重度の対策(4330 mのカバー追加) | 第1案に対して 2.2-2.7 |

億フランの増額

5 カバー化された深い掘り割り 総額 10億フラン
トンネルにする場合は、第5案よりもさらに高価になる。」

この見積もりをふまえて、委員会は次のように提言した。「本委員会は相当の追加費用を払っても、また工事中の迷惑が増大することになっても、フォントゥネー・オ・ローズからマッシーにかけての新幹線が地下化されるかカバー化されるために解決策が見つけれることが必要だと考える。ただし、そのための追加費用は必ずしも国鉄負担にするとはい限らない。そのようにして地表部分を主要には緑地遊歩道の実現のために再利用すること、土地の通常の傾斜を尊重しながらソー城からの基本的な景観が尊重されることが可能になるであろう。⁽⁴³⁾」

結果的には、委員会のこの提言は緑地遊歩道の実現とカバー化を非常に前進させるものとなった。以下で見ると、最終的には上記の内、部分的にはもとの第1案のままの所もあるが、全体としては、第2, 3の案を混合しながら第1案を修正したかたちで緑地遊歩道が実現することになり、1.63億フランが追加される。

1983年8月5日、公益調査委員会は、路線や公害対策についての修正や提言、留保条件を付した上で、「当委員会は計画の基本路線の細部が以上のようにして明確にされたことを満足なものと評価する」との肯定的意見を出している⁽⁴⁴⁾。

これをふまえて、83年9月15日にミッテラン大統領によって、大西洋新幹線を作るという決定が告知された。また83年10月イル・ド・フランス地域圏参事会は、緑地遊歩道についての調査研究を「イル・ド・フランス地域整備都市計画研究所」(L'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France, IAURIF)に依頼した。84年1月に同研究所が緑地遊歩道についての第一報告書を作成し、これによって緑地遊歩道は、住民団体の提示したビジョンをこえて、行政組織の責任で作成した設計図という具体的姿をとるようになったのである。同

時にその細部の設計をめぐる、住民、国鉄、自治体のあいだで活発に交渉が行なわれるようになる。83年秋から84年春にかけて「緑地連盟」は、当時それを構成していた28団体の連名で、国鉄や自治体や政府諸機関といったさまざまな主体に対して地下化を要求し、働きかけを続けた。この時期は住民団体の運動のピークであったといえよう。「緑地連盟」の立場からすれば、緑地遊歩道の実現の方向が開かれたとは言え、新幹線のカバー化が部分的なものにとどまり、公害防止が不完全になることが懸念された。それゆえもっとも完全な（しかし高価な）対策としての地下化を要求し続けたのである。これに対し、国鉄と自治体とは、緑地遊歩道を実現することについては合意したものの、財政上、それぞれが負担しうる程度の設計と建設態勢を望み、住民団体とは対立する立場（あるいは異なる立場）をとった。国鉄は地形的制約と財政上の高負担を理由にして、全面的地下化については一貫して拒否した。

83年11月15日、環境閣外相が運輸相に、新幹線にかかわる公害防止研究計画と防止手段について協定を結ぶことを申し入れた。しかし、運輸省・国鉄側がこれを嫌ったため、結果的にはこれは実現しなかった。

焦点となった緑地遊歩道の費用負担の問題は、84年2月17日に、運輸相と環境閣外相との共同声明が出され、国家が緑地遊歩道建設費用の半額を出す（他の半額は自治体負担）という方針が明示され、これが費用負担問題の枠組みを構成することとなった。同時に、ガラルドン台地には、どんな形のものであれ自動車用の道路を作らず、緑地遊歩道を実現するという原則が承認された。

このような動きと平行して、83年6月13日から84年4月1日にかけて、大西洋新幹線についての、中央諸省庁間の「合同審理調査」(instruction mixte)が行なわれた。これは新幹線全線にわたって、政府の各省庁が、それぞれの担当する行政分野に支障を生じないかという観点から、建設計画に対して意見を提出し、その改善策を検討するものである。各省庁はさまざまな意見を提出したが、全体としては、84年4

月1日に「工事の開始を疑問とするいかなる留保も存在しない」という結論に達し、建設計画を是認した。

「公益調査」と「合同審理調査」の肯定的見解を経て、新幹線建設についてのコンセユ・デタの肯定的意見 (Avis favorable) が、公益調査の開始から丁度一年した84年5月25日に出された。これはコンセユ・デタの諮問的機能の一環としてなされたものであり、行政訴訟に対する判決ではない。だが、これによって建設計画は最終的に動かないものとなったと言える。なぜなら手続き的な可能性としてはコンセユ・デタが否定的意見を出せば、計画の見直しがありうるからである。ところが、コンセユ・デタが諮問的機能の一環として肯定的意見を出したことは、仮に建設停止を求める行政訴訟が起こされた場合にも、コンセユ・デタは建設を肯定する判決を下す可能性が高いことを示唆しているからである。

コンセユ・デタの肯定的判断をふまえて、同日(5月25日)、デクレによって、大西洋新幹線に公益性ありという宣言がなされ、翌日(5月26日)付けの官報(Journal Officiel)によって、このデクレが公表された。これによって大西洋新幹線は正式に決定されたのである。

[5] 第5段階の84年6月から85年2月末ごろまでは、新幹線計画の正式決定をふまえて緑地遊歩道の具体化が進んでいき、緑地遊歩道の最終的に決定された姿がほぼ固まる段階である。

緑地遊歩道の構想は当初は住民団体が提出したものであったが、この段階ではその具体化の主要な担い手は自治体当局に移行する。住民団体は地下化と全線カバー化を主張し続けた。これに対し、自治体はカバーする地域を順次付加していったが、財政負担とのかねあいを考慮し、住民団体とは同一歩調をとっていない。

84年6月から7月にかけて、ソー、アントニー、シャトゥネー・マラブリーで、中度カバー約1300mの追加が行なわれている。また85

年1月10日に4つの自治体（アントニー、シャトゥネー・マラブリー、ヴェリエール・ル・ピュイソン、マッシー）で軽度カバー約1400mが一挙に追加される。これらの一部は運輸省の決定により国鉄の費用負担でカバー化されるものであり、他の部分は地下化がありえないという国鉄側の態度の確認の上に、自治体当局と政府が緑地遊歩道建設のために費用負担を折半してカバー化に踏み切ったものである。84年12月の時点において、住民団体（緑地連盟）はなおも路線の高さの引き下げを要求している。しかし、もはや地下化要求は放棄され、提出されていない。

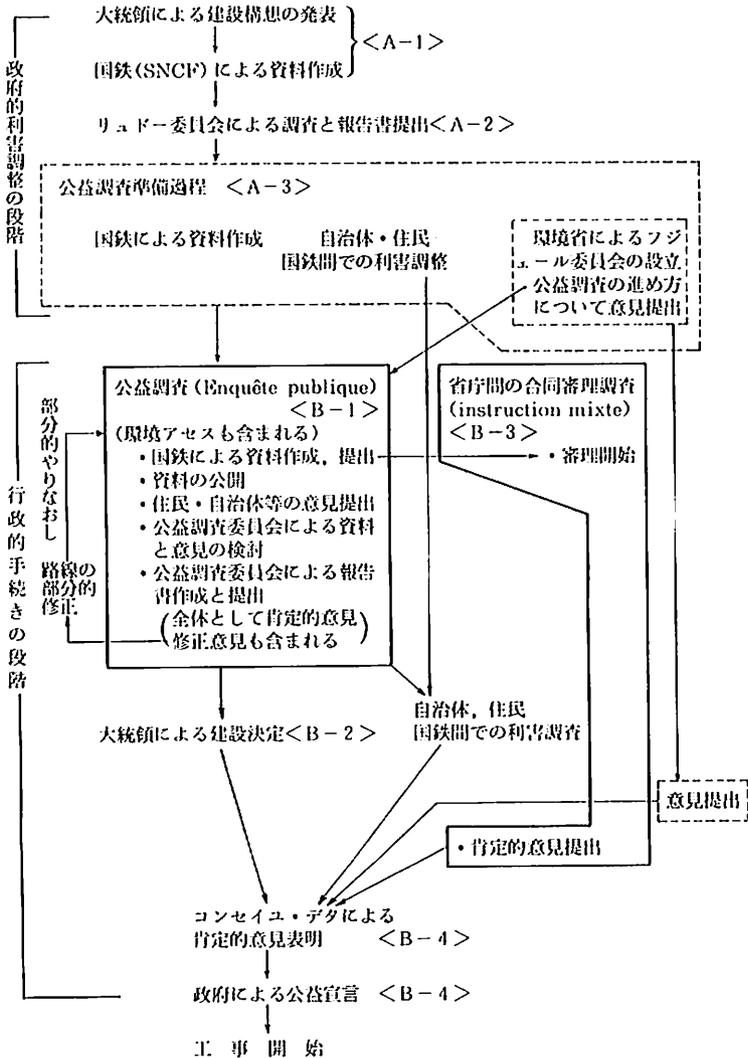
この段階では、緑地遊歩道の具体的姿について政府、自治体、国鉄のあいだで合意が煮詰まっていく。それに対して住民団体は完全に納得してはいない。しかし、住民運動は緑地遊歩道を実現させるにあたっては、大きなイニシアチブを発揮したけれども、次第に計画の具体的姿の決定に対する影響力を喪失していく。

[6] 第六段階は85年3月から88年5月ころまでで、主要な争点がすでに解決したことを前提に、緑地遊歩道が具体的に設計され、いくつか残っていた争点についても最終的な利害調整がなされ、計画の詳細が決定される段階である。この時期には大西洋新幹線の全線にわたる工事が本格化する。

ガラルドン台地に関して言えば、85年3月に緑地遊歩道の「事業組合」(syndicat mixed) が、設立される。それに加わったのは、イル・ド・フランス地域圏、エソンヌ県、オー・ドゥ・セーヌ県、と通過地域の9つのコミューンであり、合計12の地方団体である。この事業組合の事務局として整備研究所内部の「緑地室」(Agences des espaces vertes) が具体化の作業を担い、詳細設計を担当することとなった。

「緑地連盟」は85年12月に集会を開き、3箇所（シャトゥネー・マラブリー、マッシー、ヴェリエール・ル・ピュイソン）にカバーがしていない地域が残っていることを批判し、カバーをつけるように要求した。

図 6 大西洋新幹線の決定手続き



この段階では、路線の高さを引き下げよとの要求も、もはやしておらず、要求は「残された3箇所にかバーをせよ」というものにダウンしている。結局、住民の長期にわたる地下化要求にもかかわらず、国鉄が当初発表した路線は上下方向には移動しなかった。緑地遊歩道における公害対策はカバーをつける部分が次第に増えていくというかたちで進展した。

86年1月に、まだカバーのなかったシャトゥネー・マラブリーの路線の半分にカバーを追加することが、自治体の費用負担で行なわれることになる。これが住民のカバー化要求に対する自治体と国鉄側の最後の譲歩となった。フォントゥネー・オ・ローズ以南の約7.8 kmにおいて、当初からカバーされていたのは2.16 km (28%)であったが、最終的には、3.58キロのカバーが追加され、カバー率は74%となった。結局、住民からみれば、85年12月に要求した3箇所のカバーのうち、2箇所半は実現できないことになった。

87年10月5日から11月13日にかけて緑地遊歩道についての公益調査が行なわれた。この過程で「イル・ド・フランス環境保護団体連絡事務局」(BL)は「北部のマラコフ、シャティオンにおいて緑地の幅が狭すぎる。シャトゥネー・マラブリー、アントニー、ヴェリエール・ル・ピュイソンにおいてカバー化されていない場所にカバーをつけるべきである」という意見を提出した。しかし、最終的にこれらの点での改善は見られなかった。

88年5月に、国鉄と事業組合のあいだで残っていた最後の利害調整問題、すなわち緑地遊歩道に使用する国鉄用地の買収、賃貸費用問題の決着がつく。その内容は、新幹線の路線を含む直上(あるいは直近)の土地30 m幅については、1年あたり土地価格の0.3%で国鉄が各コミューンに賃貸し、30 m幅を越える部分については3%で賃貸する。30 m幅を越える部分については、各コミューンが望む場合は時価で売却する、というものである⁽⁴⁵⁾。これによるフランス国鉄への賃貸収入は年百万フラン(約2300万円)と予測されている。

[7] 第七段階は88年6月以降で、緑地遊歩道の工事が着手されていく段階である。

既にあらゆる政治的利害調整が決着したので、残るのは、技術的実行の問題となった。この段階では、大西洋新幹線の路線工事そのものももうほとんど完成している。新幹線へのカバー工事は路線と同時に作られたので終了している。88年7月時点での予定によれば、緑地遊歩道の内部の工事（緑化、スポーツ施設、歩道、サイクリングコース等の整備）は、88年の11月までには着手し、89年の12月には完成させる予定である。工事実施の実務は、整備研究所の緑地室が担当する。

第四節 意志決定過程の分析

次に以上の事実経過を、意志決定過程の特徴という視点で分析してみよう。すなわち、通過地域との共存を可能にするようなかたちでの新幹線建設計画を可能にしたのは、フランスの意志決定制度のどのような特徴なのであろうか。なぜ、建設計画の「成熟化」が可能になったのであろうか。どういう点が日本の意志決定制度と比較した場合に優れているのであろうか。

[1] 意志決定過程の理論的再構成

第三節で記述した緑地遊歩道の実現の過程を、もう少し理論的に整理してみよう。本建設計画の公益調査委員会の一員であったブルニイ(BOURNY)氏によれば、意志決定には、政治的な利害調整、行政的手続き、司法上の判断（訴訟（recours）の権利の行使）、という3段階があり、実際には相互に影響しながら各段階が進行する⁽⁴⁶⁾。この視点を取り入れることによって、第三節で記述した意志決定過程のうち、第二から第六段階を再構成してみよう。新幹線全線にわたる意志決定と、

緑地遊歩道にかかわる意志決定との区別に留意すると、次のような諸段階があることがわかる（図6を参照）。

〈A〉新幹線全線についての政治的な利害調整の段階

〈A-1〉ミッテラン大統領の構想発表からリュドー委員会の発足準備まで。（82年1月まで。第三節で記した第二段階の前半）

〈A-2〉リュドー委員会が計画案を作成していく段階。（82年7月1日まで。第二段階の後半）

〈A-3〉リュドー委員会の結論をふまえて公益調査を準備し、それを開始可能にする段階。（83年4月まで。第三段階）

〈B〉新幹線についての行政的手続きの段階

〈B-1〉公益調査が開始され、提出されたいろいろな意見をふまえて公益調査委員会が報告書を出す段階。（83年5月から8月5日まで。第四段階の前半）

〈B-2〉大統領が建設を決定する。（83年9月15日。第四段階の中盤）

〈B-3〉省庁合同審理調査の結果、建設に対して肯定的結論がでる（84年4月1日。第四段階の後半）

〈B-4〉コンセイユ・デタ（上級の行政裁判所）が、建設に肯定的な意見を表明し、政府が大西洋新幹線の公益宣言をする。（84年5月25日。第四段階の後半）

〈C〉新幹線全線についての司法上の判断の段階（実際には、司法上の判断を求める訴訟は起こらなかったで、この段階は潜在的なものにとどまった。）

〈D〉緑地遊歩道についての政治的利害調整の段階。（82年9月から85年2月まで。第三節の第三、四、五段階。従ってこの過程は、新幹線全線についての政治的利害調整の段階の一部〈A-3〉、行政的手続き〈B〉の各段階と重なっている。）

〈E〉緑地遊歩道についての行政的手続きの段階。(85年3月から88年5月まで。第三節の第六段階)

このように再構成された意志決定の諸段階は、日本の東北・上越新幹線の建設計画決定過程と対比させると、どのような特色を持つであろうか。とくに〈A-2〉から〈D〉の段階が重要なので、そこを中心に考察を加えてみよう。

〈A-2〉リュドー委員会とその報告書の特色

リュドー委員会の最大の役割は4路線案の中から1つの路線を多角的検討にもとづいて選択し、推奨したことである。リュドー委員会の報告書は日本でいえば、基本計画あるいは整備計画に相当する具体性のレベルにある。この委員会の役割は、日本の制度でいえば、「鉄道建設審議会」が政治家の介入なしに理想的に機能するようになった場合（現実にはそうっていない）のものに、ほぼ相当するであろう。この段階で、すでに日本と比していくつかの点ですぐれた態勢となっている。

第一に、リュドー委員会は運輸省、国鉄、政治家に対して独立性が高く、自律性をもって路線選択の検討をしている。委員の中心は専門家であり、政治家の恣意的介入は排除されている。日本において、東北・上越新幹線についての鉄道建設審議会の審議がまったく空洞化し、政治家の行なった実質的決定を追認するだけの装飾的存在に墮していたこととは、対照的である⁽⁴⁷⁾。リュドー委員会は基本的構想を煮詰めていくために60頁の報告書を公開しているが、これに相当するものは日本の既設の新幹線建設計画に見いだすことができない。

第二に、当委員会においては、輸送能力や採算を中心とする経営合理性を重視した実質的審議がなされている。四つの路線案をさまざまな視点から検討し、骨格的な路線の選定（すなわち主要な通過点の選定）をしているが、その根拠はすべて公表されており、結論には説得力がある。と同時に、委員会には通過地域の自治体代表者が入っており、通過地域の視点も反映されている。路線の決定において、農地の犠牲が少ないと

いう点と人口密集地を回避するという視点が明示的に語られている。

第三に、リュドー委員会は最終的決定機関ではなく、計画を漸次的に練り上げていく一ステップである。性急に一つの決定を下すことはしていない。委員会の報告としては、「大西洋新幹線計画を検討することに肯定的意見を出す」⁽⁴⁹⁾としており、今後の検討と選択についての余地を残している。だが、選択肢の幅を狭め、かつ計画の具体化を一步推し進める機能を果たしている。すなわち路線の骨格的な選定という水準で最も有力な案を推奨し問題が多い案を排除している。またいくつかの地点及び計画の諸側面について、さらにより詳しく研究すべき諸課題を指摘し、その後の作業の方向づけをしている。

〈A-3〉公益調査の事前協議 (consultation préalable) の段階。

リュドー委員会の報告書の提出から行政手続きとしての公益調査の開始までのあいだには、約11か月の期間があるが。この期間の政治的利害調整も公益調査を準備し可能にしていくステップとして重要である。この段階で、建設予定地域から強い反対がある場合は、計画の修正が検討される。ここでの実質的同意があってから公益調査に進むのである。

この段階で、建設主体たる国鉄と、選挙で選ばれる市長、地域圏参事会 (conseil régional), 国民議会議員 (député), 元老院議員 (sénateur), 県参事会 (conseil départemental) 等とのインフォーマルな政治的接触、交渉が行なわれた。またイル・ド・フランス経済社会委員会 (comité économique sociale d'Ile de France)⁽⁴⁹⁾との協議も行なわれた。住民団体はこれらの地域代表者ならびに国鉄と政府諸機関に働きかけ、要求を提出した。その結果、ガラルドン台地沿線の諸市会、二つの県会は、続々と「緑地遊歩道建設促進」「高速道路建設反対」「新幹線地下化」といった主旨の決議を行なった。83年2月に、イル・ド・フランス地域圏参事会が緑地遊歩道を建設することに賛成するとともに、環境閣外相と運輸相が住民集会に出席して、緑地遊歩道の実現を約束する発言をした。このような事前協議を通して、通過地域の要求を尊重す

る形で実質的利害調整が進み、緑地遊歩道の実現の原則が確実になった。このことは、公益調査を開始しうる条件を整えるものであった。

日本でも、路線の細目の決定（工事実施計画の発表）以前に、通過地域の利害関係者と建設主体との間の交渉が根回しのかたちで行なわれていたと考えられる。しかし、東北・上越新幹線に関しては、その範囲は運輸省、国鉄、鉄建公団の幹部、及び一部の政権党政治家の範囲に限られていた。すなわち、路線の細目を決定する以前の段階では、自治体関係者及び通過地域住民からの意見聴取は非公式の事前協議というかたちでもなされていなかった。そのため工事実施計画の作成方法と内容が、通過地域の意向と利害を極端に軽視したものになり、それが後の段階での深刻な地域紛争を必然的に招いた⁽⁶⁰⁾。

なぜフランスでは、この事前協議の段階で利害調整に関与する主体の範囲がより広く、また実質的にも通過地域の要求が尊重されることが可能であったのだろうか。その鍵は公益調査という段階が後に控えていることであり、それが、この事前協議における利害関係者からの意見聴取を慎重なかつ実質あるものにしたのである。

〈B〉 行政的手続きの段階

この手続きの中心は公益調査〈B-1〉である。公益調査の役割は、新幹線の路線の細目を各地域の状況に即して選択すること、環境や農業や地域生活への打撃を減少させるよう具体的対策を改善することである。公益調査の段階での計画案は、細目の路線地図（2万5千分の1）が公表されている点からいっても、日本における「工事実施計画」に相当する。

この公益調査の手続きは、利害調整を図りながら計画を洗練していくという面でいくつもの優れた特色を備えている。

第一に、公益調査の中心になるのは「公益調査委員会」という独立の機関であり、計画に公益性があるかどうかを調査するとともに、計画の改善についての意見を報告書として政府に提出する。公益調査の過程で

は、公表された「公益調査資料」を素材として、住民や自治体が、計画に対して自由に意見をのべ、要求を提出することができる。つまり、計画の最終決定の以前の段階で、計画の改善について社会的に議論を深める場が制度的に保障され、住民・自治体等も制度化された回路を通して計画の改善に参加することができる。しかも大西洋新幹線の公益調査に際しては、環境省の設置したフージェール委員会が、その進め方（機関、資料の準備、委員の構成等）について発言し、それが尊重されることによって、住民の意見提出がより容易にできる方向での運用が図られた。

公益調査委員 13 名のうち、2 名が「イル・ド・フランス環境保護団体連絡事務局」の役員であり、住民団体の代表者という性格をもっていた。

第二に、公益調査の過程は、個々の論点ごとにそのつど複数の案の優劣を公開された資料にもとづいて検討するという形式をとる。建設主体と他の利害関係者の見解が対立した場合、公益調査委員会は、対立する議論をそれぞれ紹介し比較検討した上で、委員会としての独自の判断を下していく。場合によっては、公益調査委員会は、建設主体の提出した計画に対して修正案を提出する。そのような過程の中からより優れた案が練り上げられていく。このような過程によって、「住民に何の相談もなく決定した」という反発は和らげられる。住民にとって、資料に基づいた論理的な検討、論争が可能となり、そこにおける説得力の問題が大切になる。

第三に、公益調査の一環として、1976 年以来、環境アセスメントが行なわれている。この環境アセスメントは、環境保全という基準から計画を吟味することを可能にするとともに、公害防止協定と類似の機能を発揮し、法律的效果を持つ。つまり建設後、建設主体が予測した値以上の被害がでた場合、自治体も住民もそれを理由にして法廷で争うことができる⁽⁵¹⁾。

例えば、北部新幹線（TGV Nord）の公益調査資料を閲覧したとこ

ろ⁽⁵²⁾、環境アセスメント関係の資料だけで約180頁あった。北部新幹線の環境アセスメントは1つの路線案を対象としてではなく、3つの路線案（バリエーションも含めれば5つの路線案）を対象にし、それぞれについて5つの観点から吟味している。問題の多い路線を順次除外し、結局1つの路線案を望ましいものと判断している。さらに、選ばれた路線を7地区に分け、それぞれを9つの視点からより詳しく検討していた。

第四に、公益調査における利害調整は野放しのものではなく、一定の安定性のある枠の中で行なわれる。そのため、議論百出して收拾がつかなくなるとか、全体としての計画に整合性がなくなるという危険は少ない。この利害調整の枠組みを与えているのは、政治的利害調整〈A〉の段階で得られた合意である。大西洋新幹線の場合、それは、リュドー委員会の報告書による路線の骨格的選択と、事前協議による利害調整の実質的進展である。路線の骨格的選択については、経営的合理性の観点から最有力な案が提示されている。これについては社会的支持が高い。それをふまえて、各通過地域では、幅500mのゾーンを基本枠として、その中で路線の選択が論じられるから、收拾がつかなくなるという事態を回避しやすい。もしこの500m幅を越えて路線修正が必要になる場合には、もう一度公益調査をやりなおさねばならない。公害対策についても、緑地遊歩道を建設するという原則的方針が既に政府の責任者によって表明されているので、それを共通前提として細目の検討を深めることが可能である。

第五に、建設主体も、公益調査の中で提出された部分的な修正案を受け入れる柔軟な姿勢を示しており、事実、大西洋新幹線については全体に4箇所はかなり大きな修正（3箇所の路線変更と緑地遊歩道の建設）が、公益調査以後に行なわれた。建設主体にとって、修正に応ずることは、事業の実施を危うくするものではなく、むしろ事業の成熟化と実施の可能性を高めるものとなっており、当初案に固執していつも修正を拒否することが必要だというわけではない。

第六に、公益調査委員会の報告書の意見に従うかどうかは、政府が判断することである。委員会自体が決定を下すのではなく、委員会の意見に拘束力はない。しかし、委員会の意見が政府によって軽視されるわけではない。公益調査委員会の意見を政府が尊重することは、その後に控えた司法上の手続き、すなわちコンセイユ・デタへの訴訟 (recours) の可能性によって担保されている。

以上の諸特徴を持つ公益調査の手続きが、「全国新幹線鉄道整備法」にもとづく日本の意志決定手続きよりも、遙かにすぐれたものであることは明瞭である。

日本の場合、路線の細目の決定に際して、このような公益調査の段階が欠如している。いったん建設主体の作成した路線案が発表された後、公益調査委員会のような建設主体とは独立の主体が、さまざまな利害関係者からの意見と要求を取り集め、それらの調整を通して計画を洗練するという過程が存在しない。つまり日本では建設主体が決定した路線案を住民の要求によって変更することは、手続き上想定されていない。また日本の環境庁においてフジュール委員会のような委員会が作られて、巨大な交通網建設に対して環境保護の立場から発言したこともない。

日本の場合、路線の細目を決定するのは「工事実施計画」作成の段階である。ところが、東北・上越新幹線においては、その作成は建設主体によってのみ担われ、自治体や住民は事前にも事後にも制度上は意見提出の機会を持たなかった。工事実施計画は、自治体や住民からの意見聴取もないまま作成されたが、いったん作成されると、固定的な「決定」として発表された。建設主体は、住民・自治体に対して、「工事実施計画は絶対変更しない、とにかく「決定」を了承してほしい」という交渉態度をとり続けた。

そして、情報公開がなされておらず (工事実施計画とともに発表される路線地図は 20 万分の 1 で細部の判別は困難)、密室での決定という不明朗な性格がつかまとう。それゆえ、政治家の恣意的介入が大きな影響

力をもったのではないかという批判を、免れることができない。フランスのように絶えず複数の案を検討した上で、理由を明示して1つの案を選ぶということが欠如している。またこれまでに作られた東海道・山陽・東北・上越の各新幹線については、環境アセスメントも欠如していた。

それゆえ、計画の変更にあたっては、共有資料に基づいた論争よりも、建設主体と地域住民・自治体の力関係が鍵になる。結果として地域紛争が長期化し、計画の洗練も円滑に進まない。

〈B-2〉公益調査をふまえて、83年9月15日に大統領によって、大西洋新幹線建設の決定が行なわれ告知された。

〈B-3〉また省庁間の「合同審理調査」が公益調査と平行的に、政府内部の利害調整を進めるものとして行なわれた。これは、事業計画に対して、政府の各省庁がそれぞれの担当分野の立場から意見を出し合い、計画の改善を進めるもので、公益調査と同一の資料にもとづいて審理が進められる。環境省はこの手続の中で環境問題の見地から意見を出した。環境省の対応ははじめは厳しいものであり「環境対策が不十分である」と指摘した。この過程で環境省は「作業グループ」の設置を要求し、実際に設置され、非常にたくさんの会合がもたれた。また、環境省は緑地遊歩道については一貫して地下化を要求した。また環境省は環境保全のための協定を国鉄と結ぼうと努めたが、国鉄がそれを嫌い実現はできなかった⁽⁵³⁾。84年4月1日、省庁合同審理調査の結果、建設に肯定的結論がえられた。

このような省庁合同審理調査も、事業の成熟化を進める一つの条件になっている。日本の意志決定手続きは、この面での制度化が不十分であり、この点にも改善の余地があるといえよう。

〈B-4〉公益調査と合同審理調査の結論を受けて、コンセイユ・デタがその諮問的機能の一環として意見を提出し、それをふまえて、政府が建設計画の公益性を宣言する。このような手続き段階は日本には欠如

している。だが、この段階は、それ以前の段階における利害調整と計画の洗練が形骸化しないための大切なチェック機能を果たしている。

〈C〉 司法上の手続きの段階。

これはコンセイユ・デタの判断を求める訴訟 (recours) ができる段階であり、政府が公益調査委員会の意見を大切な点で無視した場合、それを不当と考える自治体や住民は訴訟を提起できる。さらに場合によってはその後で、行政裁判 (jurisdiction administrative)、刑事裁判 (jurisdiction pénale) に訴えることができる。

大西洋新幹線の場合、訴訟 (recours) の手続きは潜在的なものに留った。しかし、この訴訟の可能性があるということが、それ以前の公益調査での利害調整を促進し、実質あるものにするための黙示的な条件になっているのである。

〈D〉 緑地遊歩道についての政治的利害調整および 〈E〉 行政的手続きの段階。

新幹線全線についての政治利害調整の段階の一部 〈A-3〉、行政的手続き 〈B〉、司法上の手続き 〈C〉 の諸段階は、緑地遊歩道を焦点にして視点を変えて見れば、緑地遊歩道の実現のための政治的利害調整の段階であると把握できる。この諸段階を通して緑地遊歩道の骨格が決定されていった。中でも、運輸相と環境閣外相が83年2月に緑地遊歩道の実現を約束したこと、84年2月に両者の共同声明で、政府が費用の半額を負担することを発表したことが画期となる。新幹線全線についての行政上の決定手続きが終わった段階 (84年5月) になっても、緑地遊歩道についての政治的利害調整は続いていたが、84年6-7月と85年1月の2回にわたる防音カバーの大幅な追加でヤマ場を越すことになる。85年3月に緑地遊歩道のための事業組合が設立され実務を担当することになるが、この頃より、行政的な実施の段階に入ったと解釈できる。86年1月に最後のカバー追加が決定され、それをふまえて、87年10月-11月に緑地遊歩道の建設についての公益調査が行なわれた。

以上の諸段階を経て、大西洋新幹線の建設は、日本の東北・上越新幹線と比較して、公害対策の洗練という点でも、社会的合意形成という点でも、より「成熟性」が高いかたちで遂行されたと言える。計画の発表から建設が終わり開業するまでの期間をとって比較してみても、フランスの新幹線のほうが時間的に見てもより速やかに建設が実現した。東北新幹線は、基本計画の決定から大宮暫定始発による部分開業まで、11年5か月、上野開業まで14年2か月かかっている。フランスの大西洋新幹線の場合、大統領による構想発表から8年を経た時点（89年9月）で部分的に開業することが可能になった¹⁵⁴。フランスの意志決定制度が日本より優れていることが、より「成熟した」事業のすみやかな実現を、傾向的に可能にしている一要因であるといえよう。

〔2〕 意志決定過程の特徴

フランスの新幹線の意志決定過程の特色をまとめて、どういう点が優れているのかを確認しておこう。

第一に、「計画の決定」とは漸次的に計画案が熟していく連続的な過程であり、一回の決定によって計画が決まるのではないことである。計画は数段階の手続きを経て、順次煮詰まっていた。当初は抽象性の高い案であり、より具体的レベルではさまざまな選択の余地を残していたが、意志決定の諸段階を経て計画がより具体的なものになるにつれて、次第に選択の幅が限定されていった。その過程で、さまざまな要求を汲み上げながら部分的修正を行なうことによって、利害調整が行なわれ、次第に広い範囲の社会的合意が形成され、正当性が付与されていった。どの段階でも取り消しや、修正や見直しの可能性は開かれているが、後の段階になるほど、「固まった部分」が大きくなり、大幅な修正は事実上困難になる。そのようにして「計画案」が次第に「正式の決定」へと成熟していった。

第二に、意志決定手続きが、さまざまな立場からの利害表出に対して

開かれたものになっていること、しかも計画としての一貫性を保持すること、政治家の恣意的介入を排除しやすいこと、複数の案の優劣の検討が論拠を公開して行なわれること、合理的な論争を誘発しやすいこと、住民側に対抗力を保障していること、といういくつかの点において、たいへん洗練されたものになっている。

とくに、リュドー委員会、公益調査委員会、コンセイユ・デタという第三者機関による判断のくりかえしがあるため、建設主体の観点のみが独走することに歯止めがかかっている。これらの機関に説得力のある意見を出すことが、建設主体側にとっても、他の利害関係者にとっても必要であるため、事実在即した科学的な論争をするように各主体は促される。

第三に、新幹線の建設の決定、および通過地域との利害調整（緑地遊歩道の建設）において、政府首脳部（大統領、運輸相、環境相）の積極的関与と決断が見られる。その制度的背景はフランスにおける中央集権的構造であり、決定と執行の役割の明確な分化である。フランス国鉄は事業の執行者として位置づけられており、利害調整についての政策的決断の責任は政府にある。住民団体もこのことを自覚しており、政府中核との接触に努力し、また事実、交渉の場を持った。例えば、住民運動の中心であった「緑地連盟」の代表者ギー＝ボンノー氏は、「我々は環境省とかなり有効な接触をしている」と語っている。また、フォントウネー・オ・ローズのリーダー、プイムヌー氏も「国民議会議員や県知事には実質的権限がない。我々は運輸省と大統領に直接働きかけるようにした。SNCFは技術的執行にかかわる主体であるから、我々は彼らとも議論したが、我々の主要な相手ではない。」と語っている⁽⁶⁵⁾。この点、通過地域との利害調整（公害対策等）を建設担当組織（国鉄）の中堅幹部にほとんどゆだねてしまい、より上層の要素主体が思い切った政策的打開を図ろうとしなかった日本とは対照的である。

第四に、決定手続きの各段階において、それぞれより後の段階が控え

ていることが、前の段階での成熟化努力を真剣なものにしている。公益調査及び合同審理調査が開始されるのは、建設主体と地域の利害関係者との間で一定の利害調整がなされた上でのことである。建設主体は、公益調査開始の前の事前協議の段階で、極力、関係者との合意を形成するよう努力せざるを得ない。というのは深刻な不満を呼び起こすような未熟な計画案のまま、公益調査に踏み込んだ場合、公益調査の過程を円滑に通過できない恐れがあるからである。

次に、公益調査委員会が報告書に記した意見に関しても、建設主体がそれを尊重するような動機づけが働く。なぜなら、もし公益調査委員会の意見を無視した行動を、建設主体がとろうとすれば、それによって不利益を被る住民等がコンセイユ・デタへ訴訟を提起し、それによって計画が頓挫する恐れがあるからである。

第五に、このように住民や自治体側に対抗力が保障されていることによって、「合理性の調和」が実現しやすい構造になっている。すなわち、建設主体内部の個々人の業務上・経歴上の利害関心（自分の仕事の円滑な遂行、自分の昇進）という意味でのミクロ的な合理性と、「事業の成熟化」という意味でのマクロ的な合理性とが、調和しやすい構造になっている。より後の段階で拒絶されたり、大きく訂正されるような未熟な計画を前の段階で作成し、結果として途中で行き詰まるという事態は、建設主体内部の個人の経歴上の利害関心からいうと、避けなければならない事態である。そのためには、それぞれの段階でより後の段階を無事に通過できるような実質的合意を利害関係者から獲得しなければならない。それゆえ通過地域住民の要求を一定程度尊重することが、建設主体全体にとっても、その内部の個人の経歴上の利害にとっても、合理的なこととなる。

以上、五点にわたって、意志決定過程の特色を考察したが、このような形で利害調整のしくみがきわめて洗練されていること背景として、利害対立の表われかたについてのフランス社会の特質があると言えよう。

日本に比して各主体の自己主張が先鋭に表出され、非妥協的な対立や紛争がより日常的に存在しているというフランス社会だからこそ、利害調整の制度がこのように高度に洗練されたのではないだろうか。

〔3〕 このような意志決定制度は万能か

では、このような意志決定制度に立脚すれば、どのような大規模な建設事業でもその成熟化が可能となるであろうか。この点についてはいくつかの条件をつけなければならない。

第一に、他のあらゆる制度と同様に、この制度もそれを担う主体の側に、その適切な運用にふさわしい資質や力量がなければ空洞化するであろう⁽⁶⁶⁾。フランスの意志決定制度は、日本に比べて、事業の成熟性を実現しやすいものとなっているが、実際に制度運営を担う主体に一定の条件がなければ、このような制度でも失敗がありえる。次のような諸要因が制度運営の成否を左右するものとして重要である。

〈1〉 公益調査委員会の力量、その権威、公平さへの信頼。

委員会が形骸化した検討しか行なわないならば、計画批判者は公益調査の手続き全体を不当なもののみなし、公益調査の制度枠組みを越えた別の形での紛争が展開するであろう。また建設主体は、公益調査に入る前の段階で、利害関係者のあいだに実質的合意を形成しようという努力をしないであろう。

〈2〉 コンセユ・デタの権威、信頼性。

コンセユ・デタに権威があるかどうかによって、事前協議〈A-3〉や公益調査〈B-1〉の段階の手続きが効果的なものになるかが左右されるであろう。

〈3〉 住民側の力量。

いかに公益調査の制度があっても、住民側から内容のある批判や提言がなされなければ、計画は成熟化しない。本計画の場合、緑地遊歩道を初めに提言したのは住民団体であり、全体の過程をとおして、住民団体

が、環境保全の立場から理想主義的計画を提示し続けたことの影響が大きい。住民団体の積極性が自治体の積極的取り組みをもたらしたのである。

〈4〉リュドー委員会、フジェル委員会の役割。

両委員会とも、法律的には義務づけられているものではなかったが、政府の政策的判断で設置され、それぞれ、計画の成熟化を促進する役割を果たした⁽⁵⁷⁾。

第二に、利害対立が深刻なため、フランスの公益調査制度をもってしても社会的合意形成が達成されていない開発計画の領域が存在する。その代表は原子力発電所の建設問題であり、これについては、フランス社会内に深刻な世論の対立と社会紛争がある。公益調査制度自体は、新幹線の場合と同様に存在していたが、批判派から見れば、建設地域住民の利害の尊重という面で有効に機能しているわけではない。新幹線の場合は、公益調査を通して、社会的合意が形成できたのに、なぜ原子力発電所の場合にはそうではないのかということは、別個に検討されるべき問題である。

結び

最後に、本稿の要点をまとめておこう。

高速交通網と通過地域社会を共存させる方法について、フランスの新幹線は多くの教訓を提示している。とりわけパリ郊外の人口密集地に作られた「緑地遊歩道」は、都市部において環境保全と新幹線を両立させる理想に近い方法として高く評価されるべきである（第一節、第二節）。

新幹線建設にかかわる利害調整と社会的合意形成という点で、フランスの意志決定制度は高度に洗練されたものであり、その核心をなす公益調査制度、及びその中に組み込まれた環境アセスメント制度の優れた機能に注目したい。またこれらの制度を通して、実際に事業の成熟化が促

進された過程においては、住民団体等の諸主体の主体的力量が大切な要因になっている。このような優れた制度に立脚した意志決定過程と対比すると、日本における意志決定過程がなぜ未熟型の計画を傾向的に生み出すのが明らかになると同時に、その改善の方向についてもさまざまな示唆が得られるように思われる（第三節，第四節）。

注

- (1) 以下の南東新幹線の説明は、FRÉMY, D. et FRÉMY, M. 1987, SNCF 1978, SNCF/CETE de Lyon 1983 及び VERRIER, G. 1976 による。大西洋新幹線の説明は、FRÉMY, D. et FRÉMY, M. 1987, CHAMBRON, E. 1986 及び ADINE, Jean-Pierre 1988 による。北部新幹線の説明は、ADINE, Jean-Pierre 1988 及び SNCF 1988 による。
- (2) FNAUT の M me. BIGORGNE と M. BATTEAU からの聞き取り (1988 年 6 月 29 日) による。
- (3) M. Pierre SAMUEL (Président des Amis de la Terre) の筆者あての手紙 (1988 年 6 月 27 日づけ) による。
- (4) フランス環境省の新幹線公害担当職員, M. Claude BRULÉ からの聞き取り (1988 年 6 月 10 日) および、南東新幹線の環境への影響を分析した報告書 [SNCF/CETE de Lyon 1983 (とくに 37p.)] による。
- (5) 日本の障害防止対策の規模と進捗状況については、船橋, 長谷川, 畠中, 勝田, 1985, 103-106 頁を参照。
- (6) L_{eq} の定義は次のとおり。

$$L_{eq}(t_1, t_2) = 10 \log \left[\frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} \frac{p^2(t)}{p_0^2} dt \right]$$

ただし、ここで、 t_1 は測定の開始時点、 t_2 は測定の終了時点。 $p(t)$ は A 特性で重みづけられた各時点での音圧の実効値、 p_0 は基準音圧 ($20 \mu Pa (2 \times 10^{-5} N/m^2)$)。

- (7) M. CAHMBRON (フランス国鉄大西洋新幹線局長) からの聞き取り (1989 年 6 月 30 日) による。
- (8) SNCF 1988 による。
- (9) 大西洋新幹線と北部新幹線の公益調査委員である M. BOURNY からの聞き取り (1989 年 6 月 29 日) による。
- (10) 環境省における聞き取り (上述) 及び「緑地連盟」(FATCV, 後

述)の文書 [FACTV 1983] による。

- (11) 新幹線騒音の特性を考慮して、 $L_{eq} = L_{max} + 10 \log(n \cdot t_e / (t_2 - t_1))$ として計算。ただし、
 L_{max} は、列車通過に際してのピーク時騒音。
 n は t_1 と t_2 のあいだの列車通過本数。
 t_e は列車通過時間すなわちピーク時騒音の持続時間 (400 m の車両が時速 200 km で走行するものとして、 $t_e = 7.2$ 秒)。
 $t_2 - t_1 = 12$ 時間 = 43200 秒とする。
数式の展開と計算にあたっては、SNCF 1988, M inistre de l'environnement 1985 を参照した。
- (12) 南東新幹線についての体系的な事後環境影響調査 [SNCF/CETTE de Lyon 1983] においても振動の項目は存在しない。また、大西洋新幹線の公益調査委員会の報告書 [Commission d'enquête 1983] でも、振動については1行しか言及していない。および M. CHAMBRON からの聞き取り (上述) による。
- (13) 運輸省の推計による。『判例時報』, No. 976, 1980年, 381頁より。
- (14) SNCF 1978 および, M. GUY-BONNEAU (Président de la Fédération des Associations contre les nuisances du TGV et pour la Coulée Verte (FATCV), 「緑地連盟」代表) からの聞き取り (1988年7月1日) による。
- (15) ヴウレイの地下化は、延長 1500 m にわたって行なわれ、経費は 1 m あたり 15 万フラン (約 345 万円) である。CONAN, E. 1987 による。
- (16) フランス国鉄 (SNCF) 大西洋新幹線局長, M. CHAMBRON からの聞き取り (1988年6月30日) による。
- (17) 図2及び、以下での緑地遊歩道の説明は、Syndicat mixte d'étude et de réalisation de la Coulée Verte du Sud parisien 1987 および NAVARRE, D.; JACOB, C. et PAGES, JL. 1985 に依拠している。
なお緑地遊歩道の用地は、シャティオンにおいて、約 1.5 キロにわたって新幹線用地とは離れたところを通る予定であるが、その一部は未確定である。それゆえここでの総延長は近似的な値にとどまる。
- (18) SNCF Direction de la Ligne Nouvelle TGV Atlantique 1986 および NAVARRE, D.; JACOB, C. et PAGES, JL. 1985 による。
- (19) 図の出典は、Syndicat mixte d'étude et de réalisation de la Coulée

- Verte du Sud parisien 1987, および NAVARRE, D.; JACOB, C. et PAGES, JL. 1985 である。
- (20) SNCF 1983a による。
 - (21) M. GUY-BONNEAU からの聞き取り (上述) による。
 - (22) Mme. PICARD からの聞き取り (1988 年 6 月 17 日) による。
 - (23) フォントゥネー・オ・ローズの住民運動の指導者, M. Louis POUHEY-MOUNOU からの聞き取り (1988 年 6 月 2 日) による。
 - (24) M. CHAMBRON からの聞き取り (上述) による。また同氏によれば、大西洋新幹線の場合、土地の強制収用は路線の 0,6 % とのことであった。
 - (25) 上尾市や北九州市では、新幹線周辺の緩衝緑地帯の形成は、土地取得費用も含めて自治体の負担によって行なわれている。名古屋市や埼玉県で、建設・運営主体 (国鉄) の一時的費用負担によって、事実上の緩衝地帯形成がなされているが、土地取得費用の最終的財政負担を建設主体が行なうという原則は確立していない。建設主体は自治体が最終的費用負担者になることを望んでいる。そのために、それらの土地の管理責任の所在が決着しておらず、それらは緑地として整備されていない。
 - (26) FNAUT 1981 に、鉄道交通網についての独自の案が発表されている。また、FNAUT の Mme. BIGORGNE と M. BATTEAU からの聞き取り (上述) によれば、3 つの新幹線を結合するしかた (interconnexion) についても、パリ都心部を避けるという案を、FNAUT は国鉄よりも以前に提言してきた。
 - (27) その 2 名のうちの一人である M. BOURNY からの聞き取り (1988 年 6 月 15 日及び 29 日) による。
 - (28) 本節の事実経過については、関係者への 13 回のヒアリング、および Commission de concertation TGV Atlantique 1983a, 1983b, 1983c, Commission TGV-Atlantique 1982, Commission d'Enquête 1983, Bureau de Liaison des associations de sauvegarde de l'environnement d'Ile de France 1983, 1988, SNCF 1983a, 1983b, 1983c, Syndicat mixte d'étude et de réalisation de la Coulée Verte du Sud parisien 1987 に依拠している。
 - (29) デクレは、ここでは日本の政令に相当する。
 - (30) M. CHAMBRON (SNCF, Directeur de la Ligne Nouvelle TGV

Atlantique) からの聞き取り (1988 年 6 月 30 日) による。

- (31) Commission TGV-Atlantique 1982 による。
- (32) Commission TGV-Atlantique 1982 p.41.
- (33) Commission TGV-Atlantique 1982 p.37.
- (34) Commission TGV-Atlantique 1982 p.37.
- (35) 地域圏 (région) とは、県の上位にある自治体の単位で、イル・ド・フランス (Ile-de-France) 地域圏には、エソンヌ、オー・ドゥ・セーヌ、ヴァル・ドゥ・マルヌ (Val-de-Marne) 等 6 県とパリ市が含まれる。
- (36) コンセイユ・デタはフランス独特の上級行政裁判所。その前身は大革命以前の国王顧問会議に遡る。ナポレオン 1 世期に創設され、その後何回もの改変を経て、現在は、政府に付置された諮問機関と、主たる行政裁判所という二重の機能を果たし、きわめて高度な権威を持つ。約 180 名の構成員がいるが、その中でも評定官 (conseillers d'État) は上層の役職である。より詳しくは、J. リヴェロ 1980=1982 206-219 頁を参照。
- (37) Commission de concertation T, G, V. Atlantique 1983a, 1983b を参照。
- (38) Commission d'Enquête 1983 83p.
- (39) このような報告書の書き方は、フランス社会における討論のしかたや意志決定のあり方についての常識の反映とみることもできよう。対立する意見の存在する問題に対してこういうかたちで議論を進めるのは、フランスの学校教育における小論文 (dissertation) の書き方に対応している。
- (40) Commission d'Enquête 1983 p.8 による。
- (41) 大西洋新幹線の環境アセスメントにかかわる法規としては、次のものが基本的である。
La loi n°76-629 du juillet 1976 relative à la protection de la nature.
Le décret n°77-1141 du 12 octobre 1977 pris pour application de l'article 2 de la loi n°76-629.
なお、loi は日本でいう法律に相当するが、décret (デクレ) は、日本の政令にあたる施行令としてのデクレと、固有の行政立法としてのデクレ (日本には相当するものがない) とがある。
- (42) Commission d'Enquête 1983 p.46.

- (43) Commission d'Enquête 1983 p. 46.
- (44) Commission d'Enquête 1983 p. 83.
- (45) M. CHAMBRON からの聞き取り（上述）による。
- (46) M. BOURNY からの二回の聞き取り（上述）による。
- (47) この点についてより詳しくは、船橋、長谷川他 1988 125-126 頁を参照。
- (48) Commission TGV-Atlantique 1982 p. 54.
- (49) イル・ド・フランス地域圏レベルにおける、各界の委員 112 名からなる諮問機関。
- (50) 船橋、長谷川他 1988 の第 2 章、第 4 章を参照。
- (51) 環境省の M. BRULÉ からの聞き取り（上述）による。
- (52) 北部新幹線 (TGV Nord) の公益調査は、1988 年 5 月 31 日から 7 月 13 日に行なわれた。同期間中の 6 月 17 日にパリ市第 10 区区役所にて、関係資料を閲覧した。
- (53) 環境省の M. BRULÉ からの聞き取り（上述）による。
- (54) ADINE, Jean-Pierre 1988 による。
- (55) M. GUY-BONNEAU からの聞き取り（上述）、M. POUHEY-MOUNOU からの聞き取り（上述）による。
- (56) プイムヌー氏も「現在の計画決定手続はそんなに悪くない。問題はその運用だ。」と運用の大切さを力説している (M. POUHEY-MOUNOU からの聞き取り（上述）)。環境問題の専門家であるクリスチャン・ガルニエ氏も「各地方で民主主義がどの程度実現しているかによって、公益調査の実態は変化する。公益調査を実際に生かせるかどうかは市民が正確な情報を入力し、理解しているかどうかにかかっている」と語っている (M. Christian GARNIER からの聞き取り (1988 年 7 月 11 日) による)。
- (57) 環境省からみれば、フジュール委員会の機能は期待されたほど大きいものとはならなかったが、全体としての公益調査の過程を、より住民の意見と環境保護の視点を大切にしたものにするように作用したとはいえる。(M. BRULÉ からの聞き取り（上述）による。)

文献リスト

ADINE, Jean-Pierre 1988 "TGV : la SNCF pousse les feux", Le Point, No 818, 23 mai 1988,

- Bureau de liaison des associations de sauvegarde de l'environnement d'Ile de France 1983 Projet de Coulée verte au sud de Paris, 6p.
- 1988 Liaison Environnement Ile de France, NO.10. 55P.
- CHAMBRON, E. 1986 "La conduite du projet TGV Atlantique et les travaux de genie civil", Revue Générale des Chemins de Fer, décembre, 1986, pp.657-684.
- Commission de concertation TGV Atlantique 1983a Premier rapport de la Commission de concertation TGV Atlantique, le 18 avril 1983,
- 1983b Deuxième rapport de la Commission de concertation TGV Atlantique, le 16 mai 1983,
- 1983c Bilan du T, G, V. Sud-est, le 22 décembre 1983,
- 1984 Recommandations de la Commission de concertation du T, G, V. Atlantique, le 11 janvier 1984, 14p.
- Commission d'Enquête 1983 Projet de desserte de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France par trains à grande vitesse (T, G, V. -Atlantique) Rapport de la Commission d'Enquête, le 5 août 1983, 83p.
- Commission TGV-Atlantique 1982 Projet de Desserte de l'Ouest et du Sud-ouest de la France par Train à Grande Vitesse TGV-Atlantique I, Rapport, 1er juillet, 1982, 60p.
- CONAN, E. 1987 "Le T, g, v. fait trembler le Vouvray", L'Express du 20 au 26 mars 1987.
- Fédération des associations contre le prolongement de l'autoroute A10, les nuisances du TGV Atlantique et pour le Coulée Verte (FATCV) 1983 Enquête publique sur la projet de TGV Atlantique, 16p.
- FNAUT 1981 "Pour un schema ferroviaire National", Transports Urbains No, 47 (avril-juin 1981).
- FREMY, Dominique et Michèle (ed.) 1987 QUID 1987, Robert Laffont, Paris.
- 船橋晴俊, 長谷川公一, 畠中宗一, 勝田晴美 1985『新幹線公害——高速文明の社会問題』, 有斐閣。
- 船橋晴俊, 長谷川公一, 梶田孝道, 畠中宗一 1988『高速文明の地域問題——東北新幹線の建設・紛争と社会的影響』, 有斐閣。
- 『判例時報』「臨時増刊 東海道新幹線騒音・振動差止・損害賠償訴訟第一審判決」No.976, 1980年11月5日号。

- Ministre de l'environnement 1985 Bruit, réglementation relatives aux bruits aériens émis dans l'environnement par les installations classées, 75p.
- NAVARRÉ, D.; JACOB, C. et PAGES, JL. 1985 "La Coulée Verte du sud parisien", Les Cahiers de l'Institut d'Amenagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France, No, 76, juin 1985,
- RIVERO, Jean 1980 Droit administratif, Coll. Précis Dalloz, 9e éd. = 1982 兼子 仁, 磯部 力, 小早川光郎訳 [フランス行政法], 東京大学出版会。
- SNCF 1978 Les Chemins de Fer en France, 1978,
- 1983a Le TGV Atlantique sur la plateforme de Gallardon, mai 1983,
- 1983b TGV Atlantique, La mise en souterrain de la ligne TGV sous les communes de Verrières et Massy est-elle envisageable?, june 1983,
- 1983c TGV Atlantique, enquête d'utilité publique, le 19 juillet 1983, Fichet No, 4(3p.), Fichet No, 5(12p.), Fichet No, 9(5p.),
- 1988 Projet de desserte du Nord de la France par train à grande vitesse, T. G. V. Nord, Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique,
- SNCF/CETE de Lyon 1983 Les effets sur l'environnement de la ligne nouvelle TGV Paris/Sud-Est, Principaux Enseignements, mars, 1983, 63p,
- SNCF Direction de la Ligne Nouvelle TGV Atlantique 1986 "Profile en Long, Hypothèse de Couverture au 10/1/85".
- Syndicat mixte d'étude et de réalisation de la Coulée Verte du Sud parisien 1987 Projet de Coulée Verte entre la limite Paris-Malakoff et la gare de Massy-Palaiseau, Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, août 1987,
- VERRIER, Guy 1976 "Le tracé de la ligne nouvelle Paris-Sud-Est, méthodologie des études", Revue Générale des Chemins de Fer, Novembre 1976,