

コルシカ島における海運の状況と国土連続制

横浜国立大学・大学院都市イノベーション研究院准教授 長谷川秀樹

本稿はフランスがコルシカ島に導入した国土連続制 (continuité territoriale) (註1) について考察するものであるが、導入の背景およびその成果、課題などを考察するにあたり、島外船舶交通ならびに地方自治、特にコルシカ島全体を統括する「コルス地方公共団体

(Collectivité Territoriale de Corse)」(註2) の状況も含めて論述する。

国土連続制交付金の背景

および導入期

「国土連続制」は、一九七五年四月、コルシカ島を一県から二県に分割する

(註3) 法案が審議される中で、フランス政府、当時のシラク首相らにより構想された(註4)。同月三〇日の国会議事録では、「経済状況改善のために幾つか実施する一つの措置として、『連続制』すなわちフランス国鉄とまったく同じ料金体系をフランス本土とコル



オート・コルス県の県庁都市バステアの市街と港(2016年3月)。

シカ島間の船舶の料金体系にする」と、述べられている。

鉄道料金は旅客、貨物いずれの場合もキロ数に応じて算出されるが、当時のフランスの海運会社の料金体系はまったく異なっていたこと、海運会社が寡占状態であったこと、島にほとんど平地(農耕地)がないため、小麦などほとんどの食料品をはじめ衣料品、建材、化学製品、機械など多くの物資を島外からの移入に頼っていたことなどから、フランス本土に比して物価が相当に高く(註5)、住民の不満や経済発展の阻害要因となっていた。

一九七六年、フランス政府は、当時コルシカ島航路を独占していた地中海総合海運会社(CGTM以下、地社)の部分的な国有化に着手する。フランス国鉄(SNCF以下、国鉄)を通じ地社の株式の二五パーセントを買収、地社のコルシカ航路の運営主体としてコルシカ地中海国有海運(SNCM以下、S社)を新設し、貨物航送料金を国鉄のキロ数換算に変更した(註6)。

同時に「国土連続制交付金(Ordonnance de continuité territoriale)」として三二〇〇万フラン(当時のレートで約二二億円)を予算計上し、地社に交付する。国鉄料金体系の導入により、とりわけ荷物輸送トラックの航送料金が前年の同じ旅程と比較して半額以下(註7)になった。さらに政府はS社と「国土連続制」の二五年間の協定を結び、フランス国鉄料金体系と、これによる赤字補填を相殺するための国土連続制交付金を維持する。一九七七年から八二年にかけて、S社は毎年五・三

五・九億フラン（同三〇〇〜三八〇億円）の国土連続制交付金を受け取った（PAGES「一九七・六八」）。

この交付金には船体の近代化、高速化、大型化、運航便数の拡大を図り、それによりフランス本土とのコミユニケーションの円滑化、コルシカ島の分離主義的傾向を鎮静化させる狙いもあった。この料金体系と国土連続制交付金は、一九七九年より地中海沿岸都市（マルセイユ、ニース）とコルシカ島（バステリア、アジャクシオ、カルヴィ、フィガリ）間の航空路（国営のエールフランスおよびエールアンテール）にも適用された。

コルス州運輸局の設置と 国土連続制交付金の法制化

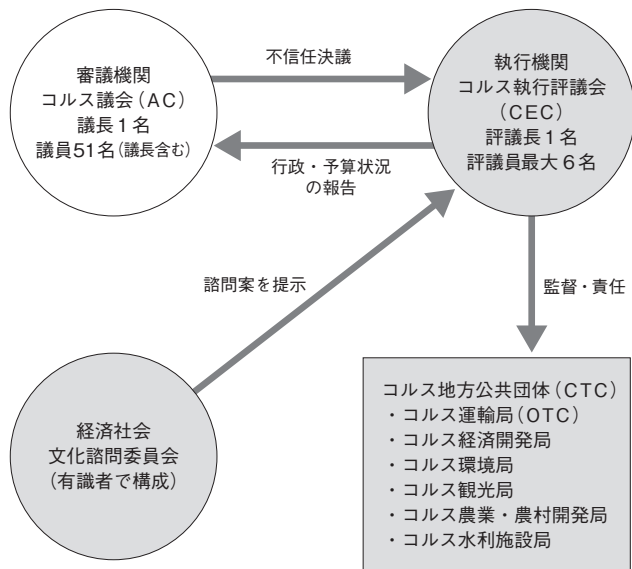
一九八一年に発足した社会党政権（ミッテラン大統領とモロワ首相）は、フランスの大規模な地方分権改革を実施する。その目玉は、複数の県を統括する州（レジオン）という広域地方行政を創設し、そこに国や県からの業務や

財源を移譲することであった。それらは、翌八二年三月二日の「市町村、県及び州の権利と自由に関する法律（ドフェール法）」により実施され、コルシカ島は二県を統括する「コルス州」が新設された。さらに同年七月三十一日の「コルス州の特別地位に関する法」により、島しょという地理的特殊性に鑑みたく「特別地位」を有する州（コルス特別州）と規定された。これにより、それまでは政治判断であった国土連続制が法制化される。

同法第一九条では、「国土連続制の原則から、国とコルス州間の協定により、島と本土を連絡する航路ならびに航空路における料金と運航便数を定める」とあり、さらに第二〇条で「協定は、コルス州運輸局に国が投入する国土連続制交付金の総額を定める。総額は毎年の子算法により決定されるが、国鉄運賃の上昇ならびに国の国鉄に対する事業交付金の上昇を勘案する」と規定された。

ただ、権限の多くは国が設置した「コルス州運輸局（ORTC…以下、州運輸局）」が握ることとなった。コルス州という名称ではあるが、これはフランス運輸当局の管轄である。上述の第一九条により、州運輸局は、国から国土連続制交付金を一旦受理し、協定を結んだ運輸機関に分配する役割が与えられた。具体的料金、便数、サービス形態などは、各運輸機関との個別協議で定めるが、対象となる運輸機関は、フランスに本拠を置く船舶、航空会社に限られた。コルス州議会の権限は、国との協議により複数年の運輸計画を策定すること、各運輸機関との間に交わされた州運輸局の協定内容を承認することであった。一九八六年、同議会は、国との最初の協議内容を承認し、州運輸局はS社、貨物船舶会社（CMN…以下、C社）、エールフランスなどとの間で、一九九一年までの六カ年協定が締結された。船籍がフランスではなく、イタリアのジェノヴァやピサとの

図1 ジョックス法制定後のコルス議会機構図



※ 灰色部分はコルシカのみが有する組織。
 出典：長谷川秀樹「コルシカの形成と変容」(2002年)をもとに作成。

間の航路を有するコルシカ・フェリー社(註8)はこの協定を交わさなかった。ジョックス法制定とコルス地方公共団体およびコルス運輸局の発定

一九九一年五月、コルス州の権限をさらに強化する「コルシカの地方公共団体に関する法律(ジョックス法)」が制定され、同州は本土の州とは異なる「コルス地方公共団体(CTC…以下、コルス)」に昇格する。コルスの特徴は、審議機関である「コルス議会」と、議会多数派政治勢力で構成される「コルス執行評議会」の審議・執行機関を明瞭に分化し、後者を移譲される多大な権限の「受け皿」とさせたところにあった。評

議会構成員は議会の第一党から選出され、コルシカ島全体の首長たる執行評議長と、農業・農村、経済開発、環境・エネルギー、水利、観光、運輸の分野での最高責任者という位置づけにある六名の執行評議員により構成される。運輸に関しては、それまで国の機関であった州運輸局は、コルスの機関に移譲されコルス運輸局(OTC…以下、運輸局)となり、その代表者が執行評議員の一人を構成する形となった。

国土連統制交付金は維持されつつも、その管理配分権は完全にコルスに移譲された。国とコルスとの協定(数カ年)は継続するも、形式的なものにすぎなくなる。運航計画・料金決定は全面的にコルスの権限となり、国は事後承認する形となった。

各運輸機関は、運輸局と個別に「公共サービス委託」協定を交わす。その際、運輸局の提示する「仕様書(carriers de charges)」に明示される運航計画・料金表を受諾する必要がある。この運

航計画や料金表は、コルス議会での承認（議決）により成立するものであるが、素案自体は運輸局で作成される。

「仕様書」における料金設定

「仕様書」は、例えば、二〇〇七年から一三年までの七カ年協定の場合（註9）、コルシカ島の各港とフランス本土の三港（マルセイユ、ニース、トゥーロン）の各連絡便について、①週当たりの最低運航便数、②島内各港の出港および到着時刻、③一便あたりの最小の収容人員（船室等級別・搭載車両数）、④（旅客のみ）繁忙期における追加便数ならびに収容人員、⑤料金設定、⑥品質（旅客乗下船時の安全基準、エスカレーター・エレベーターの設置、トイレの配置や衛生基準など）について細かく条件化されている。マルセイユ〜アジャクシオ間のケースでは、①は、旅客船週七便、貨物船週六便以上の往復運航が義務付けられている。

料金設定については、旅客料金の場

表1 コルス運輸局の仕様書にもとづく料金設定 (2007~2013年)

旅客輸送	通常期	夏期(6~8月) (11週を最長とする)	冬期(10~3月)
一人当たりの運賃	50ユーロが上限 ・コルシカ住民は40%割引 ・若者(25歳以下)・高齢者(60歳以上)・ 障害者・家族同伴旅行者などは25% 割引(※社会的補助金として交付) ・4歳未満は無料 ・4~12歳の小人は半額	通常期の15%まで 加算を行うこと	通常期から10% 以上割引くこと
船室料金	4人用船室1人当たり料金70ユーロが 上限 ・コルシカ住民は30%割引	通常期の25%まで 加算を行うこと※	同上
車両航送料金	車長4~4.5m:70ユーロが上限 ・50cm超過ごとに8ユーロの追加料金 ・4m未満の場合は50cm減ごとに8ユ ーロの割引 ・車高2mを越える場合は65%の追加 料金 ・コルシカナンバーの車両は40%割引	通常期の40%まで 加算を行うこと※	同上

※繁忙期（最長15日間）は、船室料金40%、車両航送料金80%まで加算可能（コルシカ住民・コルシカナンバーの車両は除く）。

貨物輸送	設定料金
輸送車(車長6m以上)	積載物1リニアメータ(※)当たり81ユ ーロが上限(運転手料金含む)
商用車(車長6m未満)	車長4m未満:118ユーロが上限 車長4~4.5m未満:127ユーロが上限 車長4.5~6m未満:139ユーロが上限

※リニアメータ:板、パイプ、フェンス、
貨物自動車積載荷物など細長い物の
延長長さ。

註:積載部分の幅・高さが4.5mを超え
る場合、重量が規定以上の場合、危
険物を輸送している場合、冷蔵・冷
凍車の場合は、追加料金が課される。

合、通常期における①一人当たりの運賃、②船室料金、③車両航送料金、④冬期・夏期の料金がある。一方、貨物輸送の場合、車長六メートル以上の「輸送車」と、それ未満の「商用車」に分け、それぞれに料金が設定されている



コルシカ・フェリー社。船体は黄色(2016年3月、バステア港にて)。

(表1)。
「仕様書」により、以下の二点が言える。一つは、かつて「国土連続制」として導入されていたフランス国鉄の距離算出による料金体系が、「公共サービス」という理念をもとにした州運輸局



国土連続制交付金はコルシカとフランス国内を結ぶ航空路にも適用される。(2016年3月、アジャクシオ空港にて)。

あるいは運輸局との協定で撤廃され、これらの機関が提示する固定料金に移行したという点である。もう一つは、料金の決定は市場によるものでも、海運会社が決めるものでもなく、ほぼ一方的に国あるいはコルスの側が決めるという点である。この方式は、二〇〇六年にS社が完全民営化されてからも維持されている。

EUの「カボタージュ」による新たな段階

これまでは、安価な料金を乗客や貨物輸送に提供する一方で、運輸会社の財政負担を国庫支出により軽減し、国やコルスは「公共サービスの義務」(註10)を理由にこの措置を正当化していた。

しかしこれは、EUによる「カボタージュ」(近距離沿岸航路の自由)(註11)が一九九三年に制定されたことで大きく変わる。カボタージュとは、EU加盟国の欧州大陸ならびにその周囲の島しょ間の短距離航路については、EU



コルシカ地中海海運(旧S社)の新しいフェリー。船体にはコルシーガ・リネアと記載される。(2016年5月、アジャクシオ港にて)。

加盟国に本拠を置く海運会社は、その沿岸国でなくても自由に航路ならびに料金を設定できる権利の付与である。つまり、フランス以外のEU加盟国に本拠を置く会社も、例えばニースやマ

ルセイユからコルシカ島間の航路を開設できるようになるものだ。

これまでコルシカ島からニース、マルセイユ、トゥーロン間は、S社とC社が国とコルスとの国土連続制により航路を寡占しており、イタリアに本拠のあるコルシカ・フェリー社(以下、コ社)、ナヴァルマ社、サレマール社は、ジェノヴァやサルデーニャ島間などのイタリアとの航路に限られていた。また国土連続制も適用外であった(註12)。しかし、カボタージュにより、コ社はフランス本土とコルシカ間航路の開設に着手する。

ただし、このカボタージュには、欧州島しょ地域との航路に例外規定が設けられた。欧州大陸・グレートブリテン島・アイルランド島以外を連絡する航路の場合は、出発港あるいは到着港のある国と運航会社との間で(最低運航便数の確約など)公共サービス委託を取り交わす権利を留保されたのである(註13)。つまり、国土連続制は、EU

の諸原則「移動の自由」や「非関税単一市場」には反しない、とされ、従来通り継続することが認められたのである。

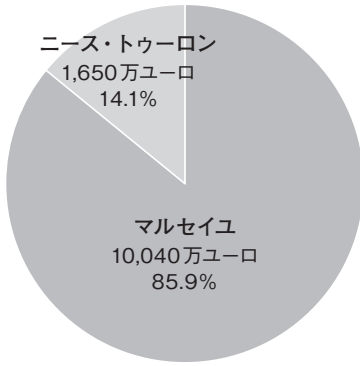
しかし、フランス政府とコルスは、コ社のフランス国内航路参入を認めなければならなくなり、ここにコ社とS社との「競争」が始まることとなった。一九九六年、コ社は、採算の合わない長距離航路であるマルセイユ間の航路開設を除外し、比較的距離の短いニース航路を開設、高速フェリーを導入した。国土連続制交付金を受けとらない代わりに、自由(破格)な料金設定により、次第にS社から顧客を奪っていく。

物価・運賃抑制から

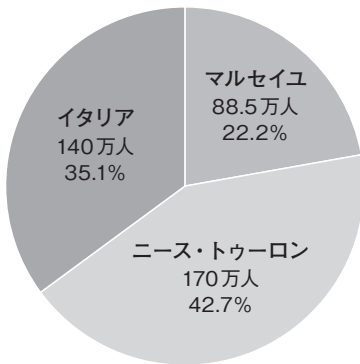
海運業者自体の救済措置への変容

コ社のニース航路参入により、S社およびC社は、マルセイユに集約せざるを得なくなる。翌九七年の国土連続制交付金は九億二七〇〇万フラン(約一八〇億円。数値は国会報告書)だが、そ

図2 航路別交付金配分率



航路別乗客数の比率



出典：CONTE [2014:8] を参照し筆者作成。

註：イタリア航路には国土連統制交付金は付与されない。
ニース・トゥーロンの乗客数には、コルシカ・フェリー社便も含まれる。

の多くがマルセイユ、トゥーロンとの航路に割り当てられた。

二〇〇六年、経営状況の悪化がとどまらないS社は完全民営化された。一方、国土連統制は従来通り維持され、この年の総額は一億七七六〇万ユーロ（うち海運一億一六九〇万ユーロ）となる。すなわちS社とC社の海運二社が全体の三分の二の交付金を受け取り、残る三分の一をエールフランスなどフラン

スの航空会社が受け取っている形である。この年のフランス本土とコルシカ島間の船舶・航空利用者数比で見ると、船舶三九〇万人、航空二四〇万人であり、ほぼ交付金配分比に相当している（註14）、航路のみをみると、マルセイユ便にきわめて偏重した配分となっている（図2）。

すなわち、この偏重した交付金配分から鑑みると、国土連統制の恩恵は利

用客や貨物輸送にはなく、この路線を独占しながらも、EU統合にとまなう競争で危機的経営状況にあるS社を筆頭とするフランスの海運業者に向けられたもの、と考察せざるを得ない（註15）。

SNMの破綻と

国土連統制交付金に対する批判的見解

二〇一〇年代になると、国土連統制ならびに交付金に関するフランス政府や国会の批判的見解が見られるようになる。二〇一〇年五月、シャルル・ルヴェ報告書が国会に提出されたが、交付金が競争原理にも公共サービスの義務にも叶っていない中途半端な制度だと結論する（註16）。さらに翌一年二月、フランス会計検査院は、「二〇〇〇年以降の国土連統制交付金額の増大を正当化しうる根拠が、コルスをはじめ運輸局やS社からも説明さ

れていないこと」「S社の交付金の使途が不明瞭であり、かつコルス、運輸局がその使途や公共サービスの義務に対する監督義務を果たしていないこと」

「経営破綻寸前とされるS社が、自らの財政危機となった要因を正確に把握できず、かつコルス、運輸局が積極的な改善措置をとってこなかったこと」などを指摘した(註17)。

これにも関わらず、二〇一二年、コルス議会は長期間(二〇一四～二三年)の「公共サービス委託」を可決し、新たに協定を結んだS社に対し、この期間に八億ユーロ(約一〇〇億円)を交付した。しかし、翌二三年、欧州委員会は、同社の交付金は不正と判断し、フランス政府に対し二億二〇〇万ユーロの返還を命じる。これにより、S社は事實上、経営破綻となり、その経営権を今年一月、地元コルシカの民間運送大手ロッカ社に譲り、コルシカ地中海海運(MCM)社となった(註18)。

国土連続制の効果と今後の展開

以上の経過・沿革を踏まえると、国土連続制政策の目的あるいは理念は、時代により大きく変化を被った。もとはコルシカ島の物価高抑制策であったが、地方分権政策によりコルス議会や運輸局が海運・航空会社へ便数や料金を提示するようになって以降、国土連続制は次第に公共サービスの義務の代償となった。一九九三年のカポタージュ後は、もっぱらS社の維持・救済となったと言える。

したがって、目的である物価高抑制の直接的な効果は認めにくい。連続制施行以降の国会や会計検査院、そして研究者の論文などを見てもそれを裏付ける記述がなく、また導入時の七十年代後半、フランスのインフレは高率であった(年八パーセント)。コルシカ島の住民にこの効果を聞いてみても否定的な回答が多い。「フランスに比して相対的に物価が安く、かつ航路距離も短いイタリアから(イタリア産品の)輸

送を増大させた方が島内物価高是正に効果があるのに、国土連続制はそれに制約をかけている怪しからん制度だ」(註19)という意見も見られた。

一方、コルシカ島では消費税率の低減が一九九四年から実施されているが(コルシカ・フランス本土の航空、船舶料金は非課税である)、これが物価抑制を目的にしたものならば、なおさら国土連続制によるこの効果は疑わしいものと言えらるう。

交付金をめぐりS社および運輸局は、国会や会計検査院、欧州委員会から批判を受けるが、国土連続制自体は、二〇〇二年以降、領土政策などの観点からフランス領海外島しよ(インド洋レユニオン島やカリブ海マルチニク島など)の航空路にも導入されている(交付金額は、コルシカの十分の程度)ことから、今後も維持されるであろう。二〇一五年一二月の地方選により、初めて執行評議会を掌握した民族主義派も、制度の見直しが必要としながらも、国土

表2 コルシカ島における「国土連続制」の変遷

年	内 容	役割の変遷
1976年	コルシカ島航路を独占していた地中海総合海運会社の一部を国有化。コルシカ地中海国海運（SNCM：以下、S社）を新設。	■フランス本土と比較して割高な物価の抑制
	島内物価抑制などを目的に「国土連続制」（フランス国鉄の旅程表を基準に航路旅客・貨物輸送料金を低減）を導入。	
1979年	航空運賃にも「国土連続制」を適用。当初はマルセイユ、ニースから島内各空港に連絡するエールフランス国営航空路線が対象。	(物価抑制支援の拡充)
1982年	「ドフェール法」「コルス州の特別地位に関する法」により、国土連続制を法制化。	
1986年	コルシカ州運輸局（ORTC：以下、州運輸局）との間でS社、貨物船舶会社（CMN：以下、C社）、エールフランスなどが1991年までの6カ年協定を締結。イタリア資本のコルシカ・フェリー社（以下、コ社）は協定を交わさず。	
1991年	「ジョックス法」によりコルス州はコルス地方公共団体（CTC：以下、コルス）に。州運輸局はコルス運輸局（OTC）となる。交付金の管理配分権はコルスに移譲。	
1993年	EUによるカボタージュ（EU加盟国に本拠を置く海運会社は、その沿岸国でなくても自由に航路と料金を設定できる権利の付与）制定。	(EU圏内における自由競争による航路事業者間の競争の激化)
1996年	コ社がニースーバスティア間に航路開設。S社独占だったフランス本土ーコルシカ島航路に海外資本が初参入。国土連続制交付金を受け取らないコ社は自由な料金設定でS社から顧客を奪う。S社およびC社は、マルセイユやトゥーロンとの航路に集約せざるを得なくなる。	■物価抑制から、フランス資本航路事業者の欠損補填の意味合いを強める
1997年	政府からコルスへの交付金額は9億3700万フラン（当時レートで約180億円）。その多くがマルセイユ、トゥーロンとの航路に割り当て。	
2003年	交付金額は1億6520万ユーロ（当時レートで約215億円）。	
2006年	コ社の参入により経営状況悪化のS社が完全民営化。	
2010年	交付金額は1億8,700万ユーロ（当時レートで約190億円）。	
2012年	コルスは以下を決議。 ・委託会社との公共サービス委託時期協定期間を12年間とする。 ・上記期間におけるS社への交付額を8億ユーロとする。 ・S社にはスト期間中でも島内4港とフランス本土との運航を義務付ける。	
2013年	欧州委員会がS社の交付金は不正と判断、2億2000万ユーロの返還命令。これにより、S社は事実上経営破綻。	
2015年	年末の地方議会選挙で民族主義勢力が第一党に。	
2016年	S社の経営権を地元コルシカの民間運送大手ロッカ社に譲り、コルシカ地中海海運（MCM）社に。	(新政権も国土連続制継続を支持)

註：本誌編集部作成。

連続制は必要だと述べている（註20）。

コルシカの国土連続制が、移動往來の物理的制約はもとより、経済的、心理的制約を除去する目的もあったと考えるならば、旅客、車両航送、貨物輸送にかかる料金を直接的に抑制低減させる制度も必要であろう。宅配業者に対する離島課料金撤廃のための交付金や、離島にかかわる上述の料金に対する非課税措置などは、コルシカにおける国土連続制のさらなる深化につながると思われる。

翻って日本の離島政策を見ると、離島振興法においては、国の領域やE E Zの保全など国家的・国民的に重要な役割を担っている離島に対し、人の往来および物資の流通に要する費用の低廉化など特別の配慮をすることとされている。現在、離島活性化交付金により戦略産品の移出、原材料などの移入に係る輸送費を国が支援しているが、旅客運賃に対する支援はない。人流・物流の運賃支援については沖繩特措法、奄

美特措法にもとづいて実施されているものの、まだ緒に就いたばかりと言える。また、離島航路整備法にもとづいて航路事業者に補助金が交付されているが、これはいわゆる欠損補填であり、

国土連続制とは考え方を異にしている。しかしながら、フランスの国策の効果や課題の検証は、日本の離島交通政策にとつて大いに参考となるのではないだろうか。

参考文献

- ・ CONTE, Nicolas, 2014, 《La continuité territoriale, outil de développement et d'aménagement de la Corse?》 51 ème colloque de l' Association de Science Régionale de la Langue Française (ASRDLF)
- ・ MARTINETTI, Joseph, 2012, 《Transports maritimes et insularité en Europe: le cas de la Corse》, *L' Espace politique*, 16.
- ・ PAGES, Jean-Paul, 1997, *La SNCM : compagnie maritime méditerranéenne : instrument de la continuité territoriale entre Corse et le continent : situation et perspectives*, Documentation française
- ・ PERALDI, Xavier, 2007, 《Le système de continuité territoriale de la Corse face au défi de la modernisation du service public》, *Politiques et management public*, 25-1, pp.131-150.
- ・ UPC (Unione di u Populu Corsu), 1991, *Autonomia*, Siciliano
- ・ ZEMBRI, Pierre, 2014, 《Transports et insularité en Corse: la continuité territoriale au défi de la libéralisation》, *Géotransport*, 2014-3, pp.7-22.

長谷川秀樹（はせかわ ひでき）

1970年和歌山県生まれ。横浜国立大学・大学院都市イノベーション研究院准教授、NPO日本コルシカ協会事務局長。博士（国際関係学・立命館大学）。日本学術振興会特別研究員、千葉大学助手などを経て、2011年より現職。専門は、コルシカ島地域研究、フランス社会学など。著書に『コルシカの形成と変容—共和主義フランスから多元主義ヨーロッパへ』（三元社）、『「コルシカ人民=民族」の生成』（関西学院大学出版会）ほか。

註1：フランス語の *continuité* には持続性、連続性という意味があるため、「国土連続性」とも表記可能であるが、本稿では制度として位置付けることから「国土連続制」と表記する。

註2：コルシカ島(Corsica)という地名は、イタリア語もしくは現地コルシカ語での表記である。一方、地方公共団体名として用いられるコルス(Corse)とはフランス語での表記である。当該島しょは、日本では長らく「コルシカ島」として呼称されてきたが、近年は地図帳などでの和文表記においては、現地音主義から「コルス島」と表記されるケースも見られる。本稿では地理的島しょとしては「コルシカ」、フランスの地方行政・審議機関としては「コルス」と表記する。

註3：現在のコルシカ島は、南西部を領域とするコルス・デュ・スユッド県(県庁はアジャクシオ市)と、北東部を領域とするオート・コルス県(同バステティア市)という二県制が取られている。フランスの置県は1789年の大革命以降であるが、コルシカ島では1814年から1975年まではコルス県(同アジャクシオ市)一県制であった。

註4：ピエール・ゼンブリは、国土連続制の概念が初めて出てくるのは、1975年8月21日のアレリア事件(コルシカ民族主義運動活動家とフランス治安当局との間で一週間繰り広げられた現代コルシカ民族主義運動最大の闘争)直後に、当時のジスカールデスタン大統領がシラク首相に充てた書簡、としているが(ZEMBRI[2014: 11])、同年4月のフランス国会審議議事録には、既に国土連続制の表現が散見されている(フランス共和国官報：国会審議：国民議会本会議1975年4月4日)。

註5：1960年の国会審議では、コルシカの物価はフランス本土に比して30パーセント高いと指摘されている(口頭質問第3925『フランス共和国官報：国会審議：国民議会本会議議事録』1960年1月16日、1ページ)。

註6：Tarification au mètre linéaireと呼ばれる貨物の重量、貨物本体の価値に関係なく、移送距離のみにより料金が算定される方式。ただし、国鉄の鉄道部分ではこのような方式は課されていない(UPC[1991: 100-101])。

註7：アジャクシオ商工会議所の資料(Chambre de Commerce et d'industrie d' Ajaccio et de la Corse-du-Sud, La continuité territoriale maritime Corse/Continent:note de synthèse, 2007, 2ページ)。

註8：1968年にコルシカ人実業家により設立された

独立系民間船舶会社。設立時の本拠はバステティアであったが、のちにイタリアに移し、現在ではスイスに本拠を置くホールディングの傘下にある。従業員・船員の国籍は、EU加盟国以外からも含め、実に多様。

註9：コルス議会審議資料第06-22号(2006年3月24日)。以下に述べる料金体系の数値はすべてこの審議資料による。

註10：連続性(*continuité*)、規則性(*régularité*)、至便性(*frequence*)、品質(*qualité*)、料金(*prix*)、収容能力(*capacité*)の6点を指す(PERALDI[2007: 137-138], *Obligations de service public (OSP) de transport maritime de passagers et de marchandises entre Marseille, Toulon, Nice et les ports de Corse*, 執行評議長報告書第2012/02/173)。

註11：欧州閣僚理事会規制第3577-92号

註12：イタリア〜コルシカ島航路は、いずれもニース、マルセイユ、トゥーロンのフランス国内航路に比して距離が相当短い。また当時の物価もイタリアの方が低かったことを踏まえると、「国土連続制」はイタリア〜コルシカ島間の交流増大を防ぐ意味もあった。

註13：同規則第3条2、3、および第6条2。

註14：2006年の数値はいずれもCONTE[2014: 8]による。

註15：2004年から13年にかけて社会的交付金の名目で、島の住民、学生、高齢者、障害者、家族旅行者などに割引料金制度が設けられた(この交付金はコルシカ・フェリー社などイタリア籍業者も享受できた)。ただし、それにもかかわらずコルシカ・フェリーの料金の方が安かったことなども勘案すると、さらに国土連続制が本来の目的から逸脱していることが明白となる。

註16：Charles Revet (dir.), *Rapport parlementaire sur la desserte maritime de la Corse*, 2010年5月19日のボルロー運輸大臣宛の報告書。

註17：フランス会計検査院2011年次報告書(*Cour des comptes, Rapport public annuel 2011*, 551-582ページ)。

註18：フェリー船体にはコルシーガ・リネア(Corsica Linea)と記載される。

註19：2016年3月2日、筆者の質問に対するポッジョ・ディ・ヴェナコ村元村長の回答。

註20：2016年3月4日、ジャン・フェリックス運輸局長へのインタビュー(日本離島センター実施)による。