

有識者意見の概要及び意見に対する対応

1. 調査研究課題名「地方都市圏におけるモード横断的な公共交通の財務と運営に関する調査研究」	
2. 有識者意見の概要及び対応 有識者：川勝 健志氏 京都府立大学 公共政策学部 教授 板谷 和也氏 流通経済大学 経済学部 大学院 経済学研究科 教授（大学院経済学研究科長）	
意見の概要	意見に対する対応
<ul style="list-style-type: none"> フランスの経済、あるいは社会的な効果を調査するため、各自治体が出しているレポートに基づいてその効果を検証してみるということだが、調査期間は最低10年くらい眺めてみないと検証できたことにならない、15年あると尚良い。(川勝教授) スイスの場合は地域鉄道の単位や地域鉄道を支える仕組み(公共とプライベート企業の関与のレベル)、同時に財源構成などが気になっている。地方財政の観点からスイスは連邦制国家で州や地方の権限が強いのが特徴で、単一国家である日本とは少し違う状況の下であるという事を前提としなければならず、スイスは連邦制国家の中でも分権的な観点、性質が強い。ドイツ、アメリカをはじめとする分権国家のレベルがいろいろあるがスイスは強めという事を理解した上での評価が必要になる。(川勝教授) 	<ul style="list-style-type: none"> フランス事例について、全ての事例について10年分を遡ることは資料の入手可能性の観点から難しいが、4事例中3事例については過去15年(2008年以前)に遡り調査し、報告書にとりまとめた。 スイス事例については、地域鉄道の単位や支える仕組み、財源構成などについて、具体的な地域鉄道の運営会社の事例について、可能な範囲でその鉄道がカバーする州の公共鉄道政策とともに調査し(レーティッシュ鉄道、シャブレー公共交通)、報告書にとりまとめた。
<ul style="list-style-type: none"> フランスではLOTIの作成が義務付けられ、主要な指標も示されていることに意義がある。日本では義務付けがなく、こうした制度を紹介することに価値がある。(川勝教授) 調査期間は10年から15年くらいは必要と話したが、こうしたプロジェクトの効果は短い期間で生まれてくるものではない。Ceremaが推奨する評価項目についても短期的に評価できるものと少し長い目で評価しなければいけないものがある。一律に評価できず、少し長めに調査できるところが調査対象にふさわしい。(川勝教授) 事後評価のほか事前評価もあるようなので、評価結果の乖離と乖離が発生した要因を見るのも分析の際の重要なアプローチになる。プロジェクトの目的を確認し、導入後にどれだけ達成できたか評価することも大事である。これら2点は個別の評価をするときに大事なことで、個々の自治体の成果を図るときに、目的とのビフォーアフターをみる整合が重要となる。(川勝教授) 	<ul style="list-style-type: none"> フランスではLOTIの作成が義務付けられ、主要な指標も示されていることについて、制度を紹介した。 フランス事例について、全ての事例について10年分を遡ることは資料の入手可能性の観点から難しいが、4事例中3事例については過去15年(2008年以前)に遡り調査し、報告書にとりまとめた。 乖離が生じた場合には、要因をよく分析した上で、短期的には公共交通ネットワークの調整(バス路線網の再編等)を行い、長期的には、LRT/BRTプロジェクトの発展フェーズを見直したり、Plan De Mobilité (PDM、モビリティ計画、旧称はPlan de Déplacement Urbain、都市圏交通計画)の改定時に対応策を盛り込んでいたりしていることを調査し、報告書にとりまとめた。
<ul style="list-style-type: none"> 交通の整備と言いながらフランスの自治体は街づくりとして取り組んでいるため目指すビジョンと整合的な成果をあげられているかは重要なポイントとなる。(川勝教授) 評価軸のすべてが重要であると考えているが、ここ(フランスのLOTIレポート)にないものとして公共交通に対する市民や事業者の評価といった社会的な評価が 	<ul style="list-style-type: none"> 街づくりとの整合性について、「都市空間と経済発展への影響」に関する分析が行われている際にはその内容について分析を行い、報告書にとりまとめた。 今回の調査の趣旨は実際の社会的効果を計ることではなく、フランスにおいてどのような評価軸をどのように評価しているかが主眼であるため、フランスの法定レポートとして評価項目に入っていない、あるいは法定レポートに

有識者意見の概要及び意見に対する対応

<p>これらの指標には含まれていない。一般的にはアンケートによる満足度や利用者の年齢構成や性別等のいろいろな属性、利用目的などの調査を行い、人々の行動（暮らし）変容を分析する必要がある。経済効果、環境効果についても重要だが、今回の調査では社会的効果を図るという事もあるので実施されているのであれば評価項目に加えることをお勧めする。（川勝教授）</p>	<p>書かれていない評価項目を追加することはしなかった。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 不動産への影響について、地方財政への影響とは財政の何を見るということなのか、税収の増加かもしれないが、日本で言う固定資産税に変化があるのかという点は重要である。またフランスでは交通権益の中で交通税を事業者（従業員 11 人以上が対象）が負担しているため、地域内での事業者数の増加は税収の増加にもつながっているため、この変化にも注目すべきである。（川勝教授） ・ 通常測る指標として開業してから利用者数、乗客数の変化を注目するが、その地域の LRT 以外のバスなどの交通モードとの連動（他のモードの利用者減は、役割分担ができていないことの現れ）も見ておくべきである。さらに、交通分担率を見るために自動車利用や町中の駐車場利用状況の変化も可能であれば把握しておきたい。基本的に、公共交通を整備した場合、自動車（マイカー）の利用は減少してしかるべき。（川勝教授） ・ 自治体レベルでの環境負荷の測定は、フランスでは熱心に行われているとことだが日本の自治体では全くできていないところ。今後、（脱炭素化などで）ニーズが高まってくる指標と思われるため興味がある。（川勝教授） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 固定資産税の変化については確認できなかったが、税収については、2008 年のボルドーのレポートにおいて、LRT プロジェクトの財源に関わる章の中で、賃金水準の上昇に伴うモビリティ負担金（当時は交通負担金）の税収増が報告されていることを確認し、その旨報告書にとりまとめた。 ・ 当該事項については、プレストの法定レポートに関連する記載があるため調査し、報告書にとりまとめた。 ・ 当該事項について、調査した 4 事例中プレストを除く 3 事例について記載があったためどのような分析が行われたかについても可能な限り調査し、報告書にとりまとめた。
<ul style="list-style-type: none"> ・ スイスの交通政策の基本的な枠組みなどはこれまで日本ではあまり紹介されていないが、フランスの場合は基礎自治体だと理解しており、都市圏という単位だと AMO が地域交通計画の策定をしているが、スイスではカントンが担っているのだろうか。また、民間鉄道なのか委託契約をしているのか、公私の区別なども確認したい。この辺りの確認だけでも価値がある。（川勝教授） ・ スイスにおける交通税を導入している事例とそうでない事例をピックアップして比較すると良い。（川勝教授） ・ チューリッヒについては、運輸連合を組んでおり交通リスク（財源も）をどうシェアしているのかという点、独自収入が 2/3 となっているがこの独自収入の中身についても興味があり調査対象として欲しい。（川勝教授） ・ 財政の専門家という観点から、例えばオーストリアは一般財源で運営しているが、スイスには連邦制国家とはいえ日本の交付税のように中央政府が地域の財政力格差を是正する仕組みがある。どのような財源で地域の公共交通を支えているのか（税収が豊かではないが運営可能なのか）を調査することで、より正確な評価が可能となる。（川勝教授） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ スイスにおける交通政策の特徴については調査を行い、報告書に節を設け、とりまとめた。また運行委託の契約に関する事項も報告書に項を設け、とりまとめた。 ・ スイス事例の選定においては先進的な取組を行っているものを選定した。交通税の有無は先進的な取組を行っているかどうかに関連しない条件であるため選定の根拠として考慮に入れることは見送った。 ・ チューリッヒについては、調査主眼である地域鉄道としての側面が事例として選択した州の公共交通よりも薄かったため、調査対象に入れることは見送った。 ・ 当該事項については、スイスにおける地域鉄道に係る財源・運営の仕組みに関して調査を行い、報告書に節を設け、とりまとめた。

有識者意見の概要及び意見に対する対応

<ul style="list-style-type: none"> 観光の観点からスイスを取り上げているところは期待したい。情報の入手が難しい面があるようだが、アプローチ先として観光政策も州（カントン）単位で行われているのであれば、観光政策をつかさどる部署（部局）で計画や戦略が示されていると思われる。その中で交通の位置づけをしてみるなどの視点も有用ではないかとか考える。（川勝教授） 日本では観光客数や地域での消費額を観光政策の効果として見ているが、スイス自体が観光政策の効果をどのような指標を用いて図っているかをまず着眼すべきである。この指標が交通との因果関係を解明するものと思われる。スイスも観光で有名なのでオーバーツーリズム問題がコロナ前までは存在していたか不明だが、存在していたならば、交通網の整備がこの問題の解消に効果があったのか否か個人的な関心事である。（川勝教授） 	<ul style="list-style-type: none"> 入手困難な情報もあるため、スイス大使館の観光局や州の担当者にインタビューを行い、詳細な情報収集に努めた。 オーバーツーリズムの問題については調査研究の趣旨ではないため取り上げなかった。
<ul style="list-style-type: none"> かつて LRT の導入は、町と郊外の大学をつなぎ、若者を輸送するために建設していたが、最近は再開発地をつなぎ、事業所のアクセス改善や町の景観を魅力的なものにする看板的な政策だとすれば、それを確認できる指標があれば良いと思う。一般に、バスではなく鉄軌道系を導入する理由は運びきれないからという理由だけだが、フランスの実態はどうなのかという理由を調査指標から見いだせれば興味深い。（板谷教授） 	<ul style="list-style-type: none"> LRT 開業による移動の変化については、プレストの事例の中で記載があったため分析し、報告書にとりまとめた。また、より一般的な都市空間と経済発展への影響については 4 つの事例全てにおいて記載があったため分析し、報告書にとりまとめた。 鉄軌道系を導入する理由については、インタビューにおいて関連する情報が得られたため報告書にとりまとめた。
<ul style="list-style-type: none"> 調査候補地は、パリから少し離れていて、一定の規模があり独自性がある場所の一つは見るべきである。ストラスブールはいくつかの先行調査研究があるが、きちんと理解する必要のある町。ボルドーの LOTI レポートは一通り、必要項目は網羅している。（板谷教授） 同じような街を比較しても、研究成果を出しにくいので特徴を捉えて調査すべきである。ボルドーは政策的な考えがないと路線の延伸ができないのでそのあたりが重要である。（板谷教授） 	<ul style="list-style-type: none"> パリからかなり離れていて、一定の規模があり独自性がある場所としてプレストを事例に加えた。ストラスブールは先行調査研究が充実しているため調査対象から除外したが、一通り必要項目が網羅されていると指摘があったボルドーは調査対象とした。 4 つの事例は公共交通のモードの組合せに関してそれぞれに特徴のある事例を選出した。
<ul style="list-style-type: none"> 観光を切り口とするならば、運賃の支払方法（決済手段）も外国人観光客には重要な事項で、日本は大変遅れている。スイスで調査地域候補として名前が挙がっていたレーティッシュ鉄道やシャンペリーなどでのチケットキャッシュレス化についても深堀調査の中で調査した方が良いかもしれない。（板谷教授） 	<ul style="list-style-type: none"> チケットキャッシュレス化やデジタルの活用については、スイス・トラベル・バス及び情報システムについてそれぞれ項を設け、報告書にとりまとめた。