

国土交通政策研究 第 120 号

地方都市における地域公共交通の維持・活性化に関する
調査研究

2014 年 11 月

国土交通省 国土交通政策研究所

前総括主任研究官	長谷 知治
客員研究官	土方 まりこ
研究官	中尾 昭仁
研究官	渡辺 伸之介
前研究官	井上 諒子
元研究官	内田 忠宏

要旨

日本の地方都市においては、公共交通の利用者が減少し、路線廃止が相次いでいる。一方、欧米諸国においては、近年、公共交通の分担率や輸送人員が横ばい若しくは若干増加傾向にあり、特にトラムの路線が拡大している。

このような状況を踏まえて、日本の地方都市の公共交通が抱える問題を整理し、そのような問題に関して欧米諸国がどのように対応しているのか、参考となる制度や事例を調査した。主な調査結果は表1のとおりである。

表1 日本の地方都市の地域公共交通の問題と欧米諸国の対応

日本の問題	欧米諸国の対応
自治体の役割が拡大するも、民間事業者との関係で責任があいまい	一般に地域公共交通サービスの提供を自治体の責任として位置づけ
民間事業者の経営努力が不足しているとの指摘	民間事業者の経営努力を促す仕組み
モード横断的な交通全体についての調整能力・ビジョンの欠如、地域をまたぐ交通問題への対応	地方自治体による包括的な交通計画の策定、広域的な公共交通の調整制度の確立
財源の不足	特定財源や租税特別措置
都市計画・土地利用と交通計画との不整合	都市計画・土地利用と交通計画の整合性を図る仕組み
住民合意の困難さ	計画策定段階からの住民参加制度

Abstract

<Study on maintenance and revitalization of local public transport in regional cities>

In regional cities in Japan, public transport service has been discontinued on many routes, due to a decrease in the number of public transport users.

On the other hand in Europe and the United States, the share of public transport and the number of passengers carried by public transport have remained unchanged or have been slightly increasing in recent years, especially with the significant expansion of tram networks.

Under these circumstances, issues of local public transport in regional cities in Japan were examined, and overseas case studies were conducted on informative systems and advanced cases to investigate how such issues are addressed in Europe and the United States. The main findings are listed in Table 1.

Table 1. Issues of local public transport in regional cities in Japan and corresponding measures taken in Europe and the United States

Issues in Japan	Measures in Europe and U.S.
Unclear division of responsibilities between private operators, despite the role expansion of local governments	Local public transport service is generally regarded as the responsibility of local governments
Indication of weakness in management effort by private operators	System to promote management effort by private operators
Lack of capability and vision to coordinate across comprehensive modes of transport and to handle issues across regional boundaries	Development of a comprehensive transport plan, and establishment of a wide-area public transport coordination system by local governments
Lack of financial resources	Project-specific budget and special taxation measures
Gap between transport policies and urban policies/land-use policies	System to ensure consistency between transport policies and urban policies/land-use policies
Difficulty to reach an agreement with local residents	System to involve local residents from the planning stage

目次

要旨

本編

1 調査研究の目的	1
2 調査結果および課題等の整理	2
2-1 自治体の役割	2
2-1-1 日本の問題：自治体の役割が拡大するも、民間事業者との関係で責任があ いまい	2
2-1-2 欧米の対応：一般に地域公共交通サービスの提供を自治体の責任として位 置づけ	2
2-2 民間事業者の経営努力	4
2-2-1 日本の問題：民間事業者の経営努力が不足しているとの指摘	4
2-2-2 欧米の対応：民間事業者の経営努力を促す仕組み	4
2-3 交通ネットワーク全体のビジョン・調整	7
2-3-1 日本の問題：モード横断的な交通全体についてのビジョン・調整の欠如 ..	7
2-3-2 欧米の対応：地方自治体による包括的な交通計画の策定、広域的な公共交 通の調整制度	7
(1)包括的な内容の交通計画の策定義務づけ	8
(2)マイカーから公共交通利用への転換を促す仕組み	12
(3)広域的な公共交通の調整制度	13
2-4 財源	14
2-4-1 日本の問題：財源の不足	14
2-4-2 欧米の対応：特定財源や租税特別措置	14
2-5 都市計画・土地利用と交通計画の関係	17
2-5-1 日本の問題：都市計画・土地利用と交通計画との不整合	17
2-5-2 欧米の対応：都市計画・土地利用と交通計画の整合性を図る仕組み	18
2-6 住民合意	20
2-6-1 日本の問題：住民合意の困難さ	20
2-6-2 欧米の対応：計画策定段階からの住民参加制度	20

おわりに

謝辞

主要略字一覧

本編

1 調査研究の目的

日本の地方都市においては、マイカーの普及・郊外開発が進み、道路・クルマ中心の市街地が形成され、マイカーへの依存度が年々高まった。郊外の大型施設には大規模駐車場が整備され、利用者には料金サービスが提供されるなど、マイカーの利便性は極めて高い状況にある。他方、市街地が点在する郊外を結ぶバス路線は長く不便になりがちで、郊外間の移動でも中心部での乗り継ぎを要するなど、都市機能の郊外化に対応できていない。

この結果、利用者減、サービス低下、さらなる利用者減という悪循環に陥った。路線廃止が相次ぎ、公共交通空白地帯が拡大する中で、住民の高齢化が進み、高齢者等の交通弱者問題が顕在化しつつある。

これに対し、近年の欧米諸国では、表 2 のとおり公共交通の分担率や輸送人員が横ばい若しくは若干増加傾向にあり、特にトラムの路線が拡大している。

このような状況に鑑み、公共交通の利便性が高い大都市圏は別として、地方都市においては欧米に学ぶべき点があるのではないかという問題意識から、まず、日本の地方都市が公共交通に関して抱える問題を整理し、そのような問題に関して、欧米諸国がどのように対応しているのか、参考となる制度や事例を調査し取りまとめた。

表 2 欧米諸国における近年の公共交通の概況

イギリス	公共交通の分担率は、近年は若干増加傾向にある。ここ 20 年でトラム・LRT の営業路線延長はほぼ倍増している。公共交通の輸送人員については、1990 年代後半以降増加傾向がみられる。
フランス	公共交通の分担率は、近年はほぼ横ばいとなっている。トラムの総路線延長はここ 10 年で 5 倍にまで伸びている。
ドイツ	公共交通の分担率は、1990 年代後半以降はほぼ横ばいとなっている。
アメリカ	公共交通の分担率は、1970 年代以降はほぼ横ばいとなっている。鉄道とトラムの路線数は 1980 年代以降から増加傾向にある。ミネアポリスやシアトル等の一部都市でトラムの導入が進められており、路線数は 1979 年比較で約 5 倍の 34 路線となっている。公共交通の輸送人員については、近年増加傾向がみられる。

2 調査結果および課題等の整理

我が国の地方都市の地域公共交通の問題について、文献調査、有識者ヒアリング、地方公共団体へのアンケート・ヒアリングにより調査した（各調査結果については、資料編 2 と 3 を参照）。次に、欧米諸国（イギリス、フランス、ドイツ、アメリカの各国及び、ノッティンガム市、モンペリエ市、ボン市、デンバー市の各都市）の公共交通制度について、文献調査、およびヒアリングを実施した（各国調査結果については、資料編 4 と 5 を参照）。

これらの調査結果を踏まえ、公共交通に関する 6 つのポイント（自治体の役割、民間事業者の経営努力、交通ネットワーク全体のビジョン・調整、財源、都市計画・土地利用と交通計画の関係、住民合意）について、それぞれ日本の地方都市が抱える課題と欧米における参考事例を整理した。

2-1 自治体の役割

2-1-1 日本の問題：自治体の役割が拡大するも、民間事業者との関係で責任があいまい

需給調整廃止後に民間公共交通事業者の撤退が進み、公共交通空白地域が生じる中で、従来民間事業者が担っていた公共交通サービスに自治体が介入する必要性が生じている。しかし、自社の経営を考えなくてはならない民間公共交通事業者と、地域の足の確保を考える自治体の立場のバランスを取るのには容易ではなく、両者の責任の所在も不明瞭である。さらに、とりわけ今まで公共交通に主体的に関与してこなかった自治体においては、ノウハウ、権限、財源に乏しく、また、なぜ民間事業に税金を投入するのかとの住民の批判もあり、行政としてどこまで関与すべきか見極めが難しい。

公共交通であっても原則民間事業であるので、事業性がない施策は継続できないことがある。例えば、自治体主導でバスのサービス水準を上げた場合、赤字になった場合の対応が課題となる。このような場合に行政が民間事業の費用を負担する判断基準や程度に関する整理がなされておらず、線引きが難しい。結局、社会実験だけで終わってしまう試みも少なくない。（資料編 2-3-2 参照）

2-1-2 欧米の対応：一般に地域公共交通サービスの提供を自治体の責任として位置づけ

欧米においては、地域公共交通サービスは行政が責任を負うものとして位置付けられ、地方自治体が公共サービスとして公共交通サービスを提供することが一般的である。具体的には、地方自治体が地域の公共交通のサービス水準や料金等を決め、入札等により選定した事業者に運行業務を委託する仕組みが主流である。

ただし、イギリスにおけるバス事業の商業路線のように、民間事業者がサービスに責任を持つ場合もある。

(イギリス)

- (1)イギリスの旅客鉄道事業については、公的利益会社であるネットワーク・レール社が所有するインフラを使用して旅客輸送サービス事業を運営する権利を民間の旅客鉄道運輸事業者 (TOC) に与えるフランチャイズ方式による運営を行っている。(資料編 4-1-2(1)参照)
- (2)イギリスにおける路面軌道交通 (トラム・LRT) については、実際の建設や運営は PFI 方式により、民間に委託されている。(資料編 4-1-2(2)参照)
- (3)イギリスのバス事業については、原則として民間事業者がサービスに責任を持つ。地方交通管理者は、バス事業者から路線バスへの参入の申請を受け付け、安全基準等の一定の条件を満たしている場合に、法律に基づきバス事業ライセンスを交付する。ただし、採算が見込めない路線の運営に関しては、地方交通管理者がサービスに責任を有し、バス事業者の選定と補助金の交付を行う。バス事業者の選定は競争入札により行い、一番少ない補助金額を提示した事業者を選定する。この場合は地方交通管理者がサービス水準や料金水準を設定する。(資料編 4-1-4(1)参照)

(フランス)

- (1)国内交通基本法 (LOTI 法) においては、国内交通政策の意義と任務を総合的に明らかにし、「交通権」という新しい権利を初めて打ち出し、地方自治体の交通政策における役割と責任を明確化している。(資料編 4-2-2(1)参照)
- (2)LOTI 法及びその発展法である交通法典においては、地方自治体は自らが設立した公的団体あるいは民間企業に地域公共交通サービスの実施を委託することができるように定めている。つまり、地方自治体は、自ら公共交通を運営するか、公益的な観点から地域公共交通の条件を設定し、その条件の下に事業者を実施を委託することが前提となっており、民間企業が営利目的で自由に地域公共交通に参入することはできない。(資料編 4-2-2(2)参照)
- (3)フランスにおける都市内公共交通は都市交通管轄組織 (AOTU) の管轄下にある。AOTU は地方自治体において地域公共交通政策を実施する組織である。AOTU は、公共交通・私的交通を問わず、管轄している都市圏内の全ての交通モードに対して、計画・整備・運営・財政等あらゆる面で責任を有している。公共交通の運営等は、AOTU が直営で行う場合と、事業者 (半公営法人を含む) との契約による場合の 2 種類があるが、多くの場合は後者が選択される。約 90% の AOTU が民営または半公営の事業者との契約によって公共交通サービスの提供を行っている。(資料編 4-2-4(1)参照)

(ドイツ)

- (1)州法により指定された任務責任者が実際に公共交通政策に責任を有する。ドイツにおいては、公共旅客近距離交通 (ÖPNV) は、鉄道旅客近距離交通 (SPNV) と公共道路旅客交通 (ÖSPV) に分類され、それぞれについて異なる任務責任者が複数指定される場合が多い。SPNV については、州自身が任務責任者となる場合が多く、ÖSPV については郡や郡独立都市が任務責任者になることが多い。実際に SPNV サービスを供給しているのは、SPNV の供給に責任を負う行政官庁 (任務責任者) と契約を交わした鉄道業者である。(資料編 4-3-1(3)参照)

- (2)ÖPNV の地域化に関する法律である連邦地域化法第 1 条には、「住民に公共旅客近距離交通の輸送サービスを確実に提供することは、給付行政の任務である」と規定され、公共交通サービスを提供することは基礎的な行政サービスの一環として捉えられている。(資料編 4-3-2(2)参照)
- (3)ÖSPV に関する連邦法である連邦旅客輸送法第 8 条には、「住民に対して公共旅客近距離交通の交通サービスを十分に提供することは、州により指定された官庁(任務責任者)の責任である」と規定されており、地域公共交通サービスを十分に提供することは行政の義務であるとされている。(資料編 4-3-2(2)参照)
- (4)1993 年に SPNV の権限を財源と共に連邦から州へ移管することなどを内容とした連邦地域化法が制定され、ÖPNV は全て州が管轄することになった。同法では、① ÖPNV を通じた住民への交通サービスの十分な提供がなされるべきこと、またその任務を負う機関は州法により定められるべきこと、② ÖPNV の定義、③ ÖPNV の計画、組織、財務の権限を一本化することを定めている。同法は 1996 年に施行され、これに伴い各州政府は、各州内での ÖPNV (SPNV 及び ÖSPV) の運営に責任を負う任務責任者や ÖPNV に関係する計画である近距離交通計画等に関して詳細を定めた州 ÖPNV 法を制定した。(資料編 4-3-2(1)参照)

2-2 民間事業者の経営努力

2-2-1 日本の問題:民間事業者の経営努力が不足しているとの指摘

利用者の減少に伴い、民間事業者は合理化のためにサービス水準を下げざるを得ず、ルート、本数、運賃体系、バス停の分かりやすさ等が利用者のニーズと合致しなくなっているケースが見られる。また、国・自治体からの赤字補填が常態化する中で、民間事業者がこれに頼って経営努力が不足しているとの指摘もある。利用者利便よりも補助金要件を満たすための路線・ダイヤ設定となっているとの指摘もある。(資料編 2-1-2、2-2-2、2-3-2 参照)

2-2-2 欧米の対応:民間事業者の経営努力を促す仕組み

行政が公共交通の運行を委託する事業者を競争入札で選ぶとともに、さらに契約後も、受託事業者のパフォーマンスをモニターし、その達成度に応じて、ボーナス(補助金)もしくはペナルティ(罰金)を付与することで、経営努力を促している事例が見られる。

また、イギリスのバスにおいては、委託ではない民間事業であっても、バスターミナルやバス専用レーンなどの公共施設の利用を一定のパフォーマンス基準を満たす事業者に限定することにより経営努力を促す仕組みであるバス・クオリティ・パートナーシップ(Bus Quality Partnership)制度がある。

(イギリス)

- (1)旅客鉄道事業については、各運営区域(全国で 25 存在する)について、競争入札が行われ、その区域の運営を担当する TOC が決定される。TOC は、その区域につ

いてフランチャイズ（特定のエリアについて特定のサービスを特定の区間運営し、運賃収入を得、または場合により補助金を受領する権利）を獲得する。競争入札は、各鉄道会社が政府に要求する補助金の額（あるいは、補助金が必要ない場合にはその収入から政府に支払われる額）に基づいて行われる。基本的には補助金額が最も少ない（あるいは支払額が最も多い）鉄道会社が TOC となるが、過去のパフォーマンス実績、列車及び乗務員の信頼性の向上へのコミットメント、及び運営能力も勘案して落札者が決定される。落札した TOC は交通省とフランチャイズ契約を結び、サービス水準や運賃水準が設定される。（資料編 4-1-2(2)参照）

- (2) ノッティンガム市では、従来から、バス会社との間で自主的なパートナーシップ協定であるバス・クオリティ・パートナーシップを結び、当局側が高機能なバス停（シェルター、電子表示、嵩上げ歩道、交通情報等）のインフラ整備や、駐車違反やバス専用レーン違反の取締りを約束する代わりに、バス会社側が、車両、運転手教育、定時性や信頼性、頻度、情報提供等の改善を約束することで、バスサービスの改善を図ってきた。さらに 2010 年からは、一定のサービス基準を満たすバス会社のみを整備されたバス停の利用を認めるという強制的なパートナーシップ協定（Statutory Quality Partnership）を導入した。サービス基準の例としては、低床バスであること、一定のエンジン規制、乗客対応や運転手教育の改善などがあげられている。また同時に、バス停のスロット予約配分制度も導入し、定められた時間にバス停に停車可能なバス台数を制限することで、効率的なバス停の使用を図っている。（資料編 5-1-4(2)参照）

（フランス）

- (1) AOTU が民営または半公営の事業者との契約によって公共交通サービスの提供を行う場合には、AOTU が、提案型競争入札の形で企業を選択し、落札事業者と契約を行う。その場合、事業者は契約期間内において当該 AOTU 管轄内で独占的に運営できる。AOTU と事業者の契約のタイプは、インフラ投資、運賃収入、運行費の責任がどちらに帰属するかを整理することで大きく以下の 4 種類に分けることが出来る。

a. 管理人契約（Gérance）

AOTU 側が全てのリスクを負う。事業者は、基本的に契約内容に沿って、管理・運営を行い、その提供されたサービスの内容と量に応じて、AOTU から事業者に予算支出がなされる。ただし、運営成果に応じて賞与金や罰金が課せられる場合があり、そのような形態を業務委託（Régie intéressée）と呼ぶ。

b. 固定料金契約（Gestion à prix forfaitaire）

運行費リスクは事業者が負うが、運賃収入は AOTU に帰属するタイプの契約である。AOTU は、契約時に費用の予測金額を計算し、想定総費用額を事業者に対して支払う。事業者はコストカットができれば利益をあげることが出来るが、運賃収入の増減は利益には関係ない。

c. 経営委託（Affermage）

補助額は、固定の場合と変動の場合がある。事業者の運賃収入の変化を考慮に入れず、契約時に補助額を確定するパターン（固定拠出契約）と、実際の運賃収入に応じて補助額を見直すパターンがある。

d. 事業特許 (Concession)

施設の建設、管理、運営等についての全ての責任を事業者側が負う契約方式である。補助額は経営委託の場合と同様、契約時に定められた一定額となる。

2011年において、公共サービスの業務を委託している AOTU の 76% は、固定拠出契約を結んでいる。経営委託の 3% とあわせると約 8 割について、施設投資に関するリスクは AOTU が負い、運賃収入と運行費用のリスクは事業者側が負う契約方式が選択されている。(資料編 4-2-4(1)参照)

- (2) AOTU が事業者と契約する際に盛り込むものとして義務付けられている項目は、契約期間、サービス内容 (路線、停留所位置、車両)、運行時間帯と頻度、運賃、補助条件、補助金の使用方法、契約取消条件、実施状況のコントロールと契約違反の罰則である。(資料編 4-2-4(1)参照)
- (3) 公共交通の運営を受託した事業者は、AOTU に対し活動全体の概況、サービスの質の分析について記述した報告書を、AOTU が公共サービス実施状況を評価できるような付属書を伴った形で提出しなければならない。AOTU はこの報告書に基づいて、域内の公共サービスの実施状況を評価する。契約の種類によっては、当該評価に応じて、補助額の見直しや、成果に応じた賞与金や罰金の措置がなされる。(資料編 4-2-4(1)参照)
- (4) モンペリエ都市圏では、公共交通事業者である TaM が、AOTU であるモンペリエ都市圏と公共サービス (トラム、バス、駐車場、レンタサイクル等) の運営・維持管理について委託契約を締結している。「交通情報の提供、ストライキ、定時性、販売設備、車両の清掃、利用者への対応、運転の質、職員の態度」といった指標を設定してそのサービスをモニタリングするとともに、達成状況に応じてボーナスまたはペナルティを科すこととなっている。(資料編 4-2-4(1)参照)

(ドイツ)

- (1) 任務責任者は、SPNV の計画を決定する。また、実際の SPNV の運営については、以下のいずれかの方法により、鉄道運行を行う事業者を決定する。
 - a. ヨーロッパ全域の鉄道事業者を対象とした競争入札の枠組みによる委託
任務責任者が要求仕様や補助の条件等を公募文書の形で示し、輸送サービス事業を競争入札にかける。その後、落札者と輸送サービスの質とその報酬に関する長期契約を締結する。
 - b. ネットワーク全体に関する随意契約
鉄道事業者と、目的組合 (共同の目的の達成のために自治体間で結成する組織) 等がそのネットワーク全体について、輸送サービスの質とその報酬に関する随意契約を締結する。
 - c. 個別路線に関する随意契約
任務責任者が個別路線 (区間) について、随意契約を行うものである。契約期間は最大で 3 年である。
- 上記の契約を通じて、運行計画やサービス水準が決定される。任務責任者は契約に定められた事項が遵守されているかを監視し、遵守されていない場合にはペナルティを与えるなどして、鉄道運営者の事業をコントロールすることとなる。(資料編 4-3-4(1)参照)

- (2)ノルトライン・ヴェストファーレン州（NRW 州）の SPNV の任務責任者の一つであるライン・ルール運輸連合は、SPNV の運行について『品質報告書』を作成し、モニタリング結果を公表している。同報告書のなかでは、「定時性」、「運休率」、「列車編成の統一性/座席の利用可能性」、「車内での乗客への情報提供」、「車両の状態」、「車掌、及び車内の保安に関する評価」、「窓口対応の評価」などの評価項目についてモニタリング結果が示されている。（資料編 4-3-4(1)参照）
- (3)ÖSPV については州が州法により任務責任者を指定する。任務責任者には郡または郡独立市等が指定されることが多い。ドイツにおける ÖSPV は、地方自治体が所有する企業により運営されている場合が多い。任務責任者である地方自治体は、運営企業とコンセッション契約を結ぶ。その際に、競争的入札を経ずに業務委託を行うことができる。しかし、この場合には、任務責任者は交通運営者を適切に監督しなければならないとされている。（資料編 4-3-4(1)参照）

2-3 交通ネットワーク全体のビジョン・調整

2-3-1 日本の問題：モード横断的な交通全体についてのビジョン・調整の欠如

自治体は、交通ネットワーク全体について明確なビジョンを持たないところが多く、交通計画があっても包括的なものは少ない（対象とするモード、インフラ、事業者、施策の限定）。

また、民間事業者が縄張り意識の中でそれぞれの利益を追求する結果、需要の高い路線にサービスが集中し、限られた需要の奪い合いとなってしまうという問題に対し、自治体が、交通ネットワーク全体としての利便性向上のために事業者間の連携を進めようとしても権限がないために調整が難しい、関係協議会が機能しないという問題がある。さらに、多数の事業者間での再編や共通サービスが独禁法との関係で難しいという問題や、市町村の行政区域をまたぐ広域的な交通に関して調整が困難であるという指摘もある。

この他、道路運送法等の事業法の問題だけでなく、道路交通法や道路法に基づく権限を有する警察や道路管理者との調整が難航する 경우가少なくない。例えば、バス停設置、トランジットモール、バス専用レーン等についてである。また、公共交通政策と駐車上政策の整合性を図るための仕組みがない。例えば、都心部における自家用車の利用を抑制するための、駐車場の容量規制や料金規制などがこれにあたる。（資料編 2-2-2、2-3-2 参照）

2-3-2 欧米の対応：地方自治体による包括的な交通計画の策定、広域的な公共交通の調整制度

地方自治体に交通計画の策定を義務付けている例が多い。この場合、交通計画では具体的目標が定められ、内容も公共交通に限らず全ての交通モードを含み、道路整備や駐車政策も含むなど包括的なものが一般的である。また、具体的目標やこれを測る指標が盛り込まれ、達成度が評価される。

併せて、マイカーから公共交通利用への転換を促す仕組み（ロードプライシング、

駐車場課金、公共交通通勤費の税制優遇)が含まれているケースもある。

また、自治体の行政区域を超えた広域の交通の調整を可能とする制度もある。

(1)包括的な内容の交通計画の策定義務づけ

(イギリス)

(1)イギリスにおいては、地方自治体レベルにおいて総合的な交通計画である地方交通計画(LTP)を策定することが義務づけられている。LTPは全ての交通手段を対象としており、また、各交通手段間の連携を促す施策を重視している(交通の統合化として、交通結節点、駅への交通、P&R、開発計画との連携、マルチモーダル・スタディ、公共交通情報提供、職場・学校のトラベルプランを盛り込むことが推奨されている)。

LTPでは、政府の総合交通政策と合致する目標(①都市環境及び自然環境の保全・強化、②交通安全、③効率的経済への貢献及び適切な地域における持続可能な経済発展の支援、④日常必要な施設に対して自動車を保有しない人も含め全ての人にとってのアクセス性の向上、⑤全てのモードの交通、交通と土地利用計画の統合化)、問題分析、長期的戦略、実施プログラム、パフォーマンス指標が盛り込まれ、達成度が評価される。(資料編4-1-3(1)参照)

(2)ノッティンガム市のLTPでは、生活の質を高めるために、徒歩、自転車、公共交通を重視し、需要管理(移動の必要性を減らし、トリップ長を短くするための土地利用と交通計画の統合、より持続的な交通モードの利用促進等)、徒歩・自転車・公共交通といったマイカー代替手段の促進の優先度を高くし、道路インフラの容量拡大は最後の手段としている。こうした方針に基づき、駅及び駅周辺の再開発、トラムの路線延伸計画、路線バスの改善、交通モードの統合、待合施設の改善などを計画している。

ノッティンガム市のモニタリング指標は「地域公共計画(バスやトラム)の利用者数」、「都市交通エリアのCO₂排出量」、「通勤トラベルプランに参加する雇用者の割合」、「自転車トリップ数」、「環状道路や中心部における空気の質」、「サービスや施設へのアクセス性」、「公共交通での職場へのアクセス性」、「学校への交通手段」、「子供の死傷者数」、「死傷者数」、「旅行時間」である。(資料編5-1-3(1)参照)

(フランス)

(1)総合的な都市交通計画である都市交通計画(PDU)の策定は、AOTUが行う。人口10万人以上の都市交通圏(PTU)においては、PDUの策定が義務化されている。PDUの対象範囲となるPTUは、当該コミュン間協力組織(EPCI)の協議により決定されるが、ほとんどの場合において、EPCIの境界と等しくなる。(資料編4-2-3(1)参照)

(2)PDUは以下の目標を実現するための施策を含まなければならない。(資料編4-2-3(1)参照)

- ① 交通需要と環境保護の持続的な均衡
- ② バリアフリーの促進
- ③ 全ての交通手段の安全性の向上(特に自転車と歩行者)

- ④ 自動車交通量の削減
- ⑤ 公共交通の利用促進及び自転車、徒歩など環境に優しい交通の促進
- ⑥ 都市内の主要道路網の利用改善(情報提供サービスの向上、道路空間の再配分)
- ⑦ 最適な駐車政策の実現
- ⑧ 最適な物流政策の実現
- ⑨ 民間企業、公的企業の通勤の改善(相乗り、公共交通利用促進のための奨励策)
- ⑩ 一元的な料金体系の実現(特に P&R のオプションの充実)
- ⑪ エコカー(電気自動車等)利用の促進(充電施設の配置、設置等)

(3)PDU の対象は、歩行者、自転車、自動車、貨物自動車、公共交通機関という全てのモードである。対象とする施設も、道路、公共交通機関、駐車施設を含む他、ソフト施策として、交通情報の提供なども重視している。道路については、国道、県道も計画の対象とされているが、内容を決定するに当たっては、それぞれの道路管理者である国及び県との協議調整が必要である。なお、国、地方圏、県が所管する公共交通は PDU の対象外である。(資料編 4-2-3(1)参照)

(4)PDU は交通部門に関する中期の計画であり、計画期間は概ね 5 年~10 年というのが一般的である。(資料編 4-2-3(1)参照)

(5)事後評価としては、PDU の承認から 5 年後に、対象内の全ての交通モードから排出された CO₂ 排出量を計算する。(資料編 4-2-3(1)参照)

(6)モンペリエ市の PDU2010-2020 では、主要課題として、①自動車依存の減少(住宅や事業所を公共交通にアクセスしやすくなるよう配置)、②2020 年を目指した PDU の考案(公共交通の整備を継承)、③都市周辺部の課題への対処(マイカー利用者が公共交通に切り替わるような公共交通サービス)、④新しい「交通カクテル」の創造(各人の多様なニーズに対応して自転車・公共交通・自転車を結合させ、選択肢を増やす新サービスを提供)、⑤自転車と徒歩移動の促進(自動車より自転車、歩行者を優先した街路整備)、⑥学校や企業におけるエコモビリティ(通勤・通学に関して自動車利用を抑制させるための企業行動計画と学校施設行動計画)、⑦駐車政策の強化(自動車通勤を抑制するため、都市内駐車空間の居住者専用化、通勤者用駐車スペース削減、居住者料金優遇、P&R 駐車場整備)が提示された。また、目標として、「2020 年に自動車以外の交通機関分担率を都市圏レベルで 50%、モンペリエ市で 65%にする」こと、方針として、「都市計画と連携してスプロールを抑制し、移動距離の短い都市をつくる」、「自動車以外の交通手段(公共交通、自転車、徒歩)の利用を促進する」、「都市圏レベルでインターモーダル交通を促進する」ことが定められている。(資料編 5-2-3(1)参照)

(ドイツ)

(1)総合交通計画として、例えば、NRW 州では、アウトバーンと鉄道が相互に競争するような形で強化されるのは望ましくないとの認識の下、様々な交通モードに関する計画を統合し、「総合交通計画」(IGVP)を策定した。IGVP の策定は州交通省の責任であり、また州交通省がそのために必要な目標設定、基礎的調査、関係者の協議の場の設定などを行う。対象とされるインフラは道路、鉄道であるが、需要予測に関しては水路、空路、自転車・徒歩などについても考慮されている。(資料編 4-3-3(1)参照)

- (2)ボン市は、2020年までを対象とした総合交通計画である交通発展計画 2020 (VEP2020) を策定した。対象モードは、自動車、公共交通、自転車、徒歩であり、以下のような目標を掲げている。(資料編 5-3-3(2)参照)
- ①交通量の削減(例:住居を職場もしくは ÖPNV 停留所付近にする、職場を ÖPNV 停留所付近にする)
 - ②環境親和的な交通手段の利用促進(例:駐車場空間の管理の支援、ÖPNV の部分ネットワーク同士の接続の改善)
 - ③環境的脆弱地域における貨物車交通の削減
 - ④幹線道路における交通流の改善
 - ⑤交通安全性の向上
 - ⑥道路空間の空間機能の改善(滞在の質の改善)
 - ⑦バリアフリー化
- (3)総合交通計画とは別に、各自治体は、それぞれ責任を有する ÖPNV (SPNV 及び ÖSPV) についてのサービス水準等を定める計画も策定する。例えば、NRW 州は SPNV の任務責任者である州内の 3 つの目的組合(ライン・ルール運輸連合、ラインラント近距離交通目的組合、ヴェストファーレン・リッペ近距離交通目的団体)及び州議会交通委員会との合意の下に、SPNV のネットワークを決定し、運行頻度、停車駅、サービスの質(バリアフリー化、遅延・運休に関する基準、徐行区間の改善等)についても決定し、これに基づき鉄道のインフラ整備計画である公共旅客近距離交通需要計画及びその資金計画を策定する。(資料編 4-3-3(2)参照)
- (4)SPNV の任務責任者(上述の 3 つの目的組合)は、住民に十分なサービスを提供するため、近距離交通計画(NVP)を策定しなくてはならない。計画には「提供すべき交通サービスの量と質」、「交通サービスの環境への配慮」、「複数交通手段間のサービスの統合」などの内容が含まれる。(資料編 4-3-3(2)参照)
- (5)ÖSPV の任務責任者は、郡、郡独立都市、もしくは郡に属してはいるが自らの交通企業を有する一定規模の都市である。また、条件を満たせば、郡に属する自治体あるいは目的組合も任務責任者となりうる。任務責任者は、住民に十分なサービスを提供するため、NVP を策定しなくてはならない。NVP は現状と今後の計画に基づく居住構造並びに交通状況、交通予測をもとに、交通発展の目標、サービス提供や資金調達、投資計画の枠組みを定めるものである。具体的には、重要な交通結節点における運行時間、運行頻度、ルートの最低基準、十分な交通を供給するために必要な人員、ÖPNV に用いられる車両の設備に関する基準が定められる。また、投資に関しては、必要な投資額が明示されなければならない。さらに、共通運賃の構造や今後の発展についても定められる。(資料編 4-3-3(2)参照)
- (6)ボン市は ÖSPV (LRT、路面電車、バス)の任務責任者として NVP を策定し、LRT、路面電車、バスに関する路線ごとの運転間隔、サービス水準、重要な拠点間の接続の確保、それらの財政的な裏付けを定めている。この計画は、実際に交通を提供する交通事業者との協定の基礎ともなる。ボン市 NVP は以下の原則に基づいて策定された。
- ①ÖPNV モビリティの確保
 - ・ 250 名以上が居住する区域に停留所を設置する
 - ・ 空間及び時間の需要の変動に応じて柔軟な運営を行う

②ÖPNV の魅力の向上

- ・ ÖPNV の全ての交通モードを用いて、需要に応じた供給を行う
- ・ 供給の品質の向上（交通機関同士の接続の向上等）
- ・ 輸送の品質の向上（車両や停留所の更新、統一的品質基準の導入等）
- ・ 交通インフラストラクチャの強化

③ÖPNV の経済性の向上

また、ボン市の NVP では指標として、①アクセス性、②接続の質、③供給の質、④インフラが定められ、最低基準 Q2 と推奨基準 Q1 が区域（都心、都心外縁、郊外）ごとに定められている。アクセス性については、停留所までの距離及びその停留所における運行頻度が指標で、例えば、Q1 基準では都心のバス停までの距離は 200m、日中は 5 分間隔としている。接続の質については、運行頻度、目的地までの乗換回数、速度が指標で、例えば、Q1 基準で日中の都心内での移動であれば、5 分おきに乗り換えなしで 15km/h としている。

供給の質に関しては、地域高速鉄道、地域鉄道、S バーン、LRT、路面電車、夜間運行を含む様々なバス・サービス、デマンド対応型乗り合いタクシーなど、様々な形態のサービス提供を確保することとされている。また、これらのサービスは可能な限り統一的な運行頻度を実現すべきであるとして、通常の間隔には 10/20/60 分ごとの、需要が低い間隔には 15/30/60 分ごとの運行頻度を確保すべきであるとされている。インフラについては、利用者数のカテゴリに応じて、停留所や車両の設備基準が定められている。（資料編 5-3-3(3)参照）

(アメリカ)

- (1)各州の交通省は長期州交通計画 (LRSTP) を策定することが義務付けられている。州計画の内容は州により大きく異なっており、政策を中心とした計画や具体的な事業リストを含む計画の場合もある。多くの州の LRSTP には「道路、公共交通、徒歩や自転車等の非動力交通、インターモーダル連携を考慮した包括的な計画」、「州内の土地利用、開発、住宅及び雇用に関する目標と計画」などの内容が含まれている。（資料編 4-4-3(1)参照）
- (2)州交通改善プログラム (STIP) は州の交通関連事業の優先付け及びその財源を示すものである。（資料編 4-4-3(1)参照）
- (3)都市圏地域では、都市圏交通計画 (MTP) が地域における交通システムへの投資方針を示す。連邦規則により、MTP には効率的な人と物との移動を実現する統合的なインターモーダル交通システムの発展に向けた長期及び短期の投資プログラムと施策を含めることが義務付けられている。多くの MTP では、「道路、公共交通、非動力交通とインターモーダル連携を考慮した交通システム」など、LRSTP と同様の項目が含まれている。（資料編 4-4-3(1)参照）
- (4)交通改善プログラム (TIP) は MTP に位置付けられた交通事業と戦略のうち、今後 4 年間に実施するものを特定する。また、作成にあたっては、連邦補助を受けようとする事業を TIP に必ず含むことが求められている。TIP は、地域の交通財源を重要性の高い交通関連事業に優先的に配分するためのプログラムである。（資料編 4-4-3(1)参照）
- (5)デンバー市及びその周辺の公共交通の開発、運営、維持管理を行うための機関であ

る Regional Transportation District (RTD) により策定された FasTracks 計画は、デンバー地域の公共交通サービス及びその施設に関する 12 年後を見据えた Comprehensive Plan (都市計画マスタープラン) である。FasTracks 計画では、地域住民に対する移動手段の拡充、ピーク時における公共交通分担率の改善、公共交通の必要性及び将来の地域の成長に合わせた計画を事前に確立することを目標として掲げている。(資料編 5-4-3(1)参照)

(2)マイカーから公共交通利用への転換を促す仕組み

(イギリス)

- (1)2000 年交通法はロンドンを除くイングランドとウェールズの地方交通管理者に、道路利用に対する課金(道路利用者課金: Road User Charging)を行う権限を与えた。また、2000 年交通法はロンドンを除くイングランドとウェールズの地方交通管理者に、企業に対して従業員が使う駐車スペースに対する課金(職場駐車場課金: Workplace parking levy: WPL)を行う権限を与えた。(資料編 4-1-5(1)参照)
- (2)道路利用者課金を導入している例は、イングランド北部のダラム・カウンティがダラム市で導入したものが唯一のものであり、同市では、月曜～土曜日の午前 10 時から午後 4 時まで、大聖堂周辺の Saddle Street に進入する自動車には 2 ポンドの課金を行っている。(資料編 4-1-5(1)参照)
- (3)職場駐車場課金を初めて導入したのはノッティンガム市である。2011 年に、自動車の需要管理を行うために導入し、収入をトラム整備、鉄道駅の改善、バスへの補助など公共交通の改善に利用している。(資料編 5-1-2(1)参照)

(フランス)

- (1)2010 年に成立したグルネル II 法において、LOTI 法の一部修正が行われ、PDU の策定とマネジメント改善のため、人口 30 万人以上の都市圏ではロードプライシングの実験を許可する等、地方自治体の権限の拡大等が規定された。(資料編 4-2-2(1)参照)

(アメリカ)

- (1)アメリカでは通勤に関する財政インセンティブ制度である Commuter Choice Tax Initiative (CCTI) が創設されている。CCTI は従業員が通勤時に自動車以外の交通手段を利用するような取り組みを行った企業に対して、税金の免除・控除を行う制度である。(資料編 4-4-5(2)参照)
 - i. Employer-Paid Transportation Benefits: 雇用主は一人当たり 1 か月 100 ドルを上限に公共交通またはバンプール(バンなどによる相乗り)で通勤する従業員に支給することができる。この 100 ドルは非課税となる。
 - ii. Employee-Paid, Pre-Tax Transportation Benefits: 雇用主は一人当たり 1 か月 100 ドルを上限として従業員が給料を、非課税の公共交通料金あるいはバンプール料金に変換することを選択させることができる。
 - iii. Shared-Cost Transportation Benefits: 雇用主は従業員と公共交通の料金あるいはバンプールの費用を共同で負担することができる。雇用主は費用の一定割

合を負担し税控除を受け、従業員には給料の一部を非課税の公共交通料金あるいはバンプール料金に変換させることができる。

iv. **Parking Cash-Out**：雇用主は従業員に対して従来の駐車スペースを月 80 ドル支払うことで使用を続ける選択肢を与えることができる。

(3)広域的な公共交通の調整制度

(イギリス)

(1)LTP ガイドラインにおいて、大都市圏地域では、複数の自治体及び旅客交通公社 (PTE) の協働によりジョイント LTP (複数の地方交通管理者により作成された LTP をジョイント LTP と呼称する) を策定することが奨励されている。また、政府が示したガイドラインでは、中央政府の地方支分局と自治体が共同するとともに、自治体の各部署間においても共同して LTP を作成することが求められている。(資料編 4-1-3(1)参照)

(フランス)

(1)フランスでは、基礎自治体であるコミューンは行政単位として非常に小規模であるため人々が日常的に移動する距離が一つの基礎自治体に収まるとは限らないため、交通計画の対象とされる PTU を定める必要がある。PTU は、関係するコミューンの協議により設定される。PTU が設定されると、当該 PTU における総合交通計画である PDU の策定及び PTU 内の全ての地域公共交通に関する計画・整備・運営・財政等に係る施策の企画立案・実施は、AOTU が担うこととなる。2011 年現在において 286 の AOTU があり、その約 64%が連合型 EPCI、約 14%が組合理型 EPCI、22%が単独のコミューンとなっている。AOTU の策定する PDU や個別の整備計画・運営計画を実施するためには EPCI 議会の承認が必要とされる。また、AOTU は、公共交通サービスを直接運営することもできるが、実際には、官民パートナーシップの考えに基づき、サービスを担当する事業者と契約を結んでいるケースが大半である。(資料編 4-2-1(2)参照)

(ドイツ)

(1)SPNV については州が、ÖSPV については郡や郡独立都市が任務責任者となることが多い。(資料編 4-3-1(3)参照)

(2)ドイツにおける事業者間提携の特徴的な取組として、運輸連合が挙げられる。運輸連合はそれ自体が独立した事業体として、加盟交通事業者の共通運賃制度の運用、収入配分、運行計画やダイヤの調整等による乗り継ぎの円滑化などを行っている。運輸連合の主要な役割は、公的及び民間の様々な交通運営者が参加する交通連合地域において、交通手段に係らず統一的な運賃体系を提供することにあると考えられている。このため、運輸連合は競争制限禁止法の適用外となっている。今日のドイツでは、全土で 60 あまりの運輸連合やこれに準ずる組織が活動している。(資料編 4-3-2(1)参照)

(アメリカ)

- (1)1970年代前半に、連邦政府は国内の市街地域(人口50,000人以上の地域)に対し、交通に関する計画策定団体を公式に設立することを義務付けた。これらの都市圏計画機構(MPO)は、地域から選出された担当者と州の機関の代表者で構成され、交通への資金投資に関して地域の合意を得ることを目的としている。(資料編4-4-1(2)参照)
- (2)コロラド州には5つのMPOが存在し、そのうちデンバー市郡地域を管轄するのは、10の地方政府が参加するデンバー地域政府会議(Denver Regional Council of Governments : DRCOG)である。同会議は、MPO以外の機能も担っている。(資料編4-4-1(2)参照)

2-4 財源

2-4-1 日本の問題:財源の不足

日本では、そもそも公共交通に配分される財源が少な過ぎる、赤字路線の国庫補助の自治体負担ですら厳しい、財源面からLRTやBRTの導入は難しい、等の指摘がある。(資料編2-1-2、2-2-2参照)

2-4-2 欧米の対応:特定財源や租税特別措置

欧米諸国においては、特定財源(フランスの交通税、ドイツの鉱油税、アメリカの燃料税、デンバーの売上税等)を含め、公共交通に割り当てられる予算が充実しており、公共交通のコストに占める公的資金の割合が総じて大きい。また、公共交通には付加価値税の軽減税率、燃料税の払戻し、子どもや高齢者割引分の補填等、特別措置が講じられている。

(イギリス)

- (1)鉄道に関しては、近年費用と運賃収入は均衡しているが、別途インフラ保有会社への補助金とその半分程度計上されている。バス産業全体の収入(商業路線+不採算路線)の内訳をみると、料金収入は半分程度で、補助路線助成金、料金割引払戻金、燃料税払戻金(BSOG)といった公的資金が半分弱を占める。(資料編4-1-4(1)参照)
- (2)料金割引割戻金とは、2000年交通法により、2001年から高齢者と身体障害者のバス料金を割り引くことが法制化されたことに伴い、バス事業者に対して高齢者と身体障害者の輸送量に応じて各地方のTravel Concession Authorities (TCAs)から払い戻しが行われるものである。2006年度から半額割引から全額割引(無料)に変更されて大幅に増加した。(資料編4-1-4(1)参照)
- (3)BSOGは、バス事業者がバスの運行のために消費した燃料にかかる燃料税の一部を払い戻す制度である。払戻金額はバス事業者が申請する年間燃料消費量に基づいて決められ、交通省から事業者に支払われる。(資料編4-1-4(1)参照)
- (4)この他、インフラ等に関しては、①地方持続可能交通資金(Local Sustainable Transport Fund : LSTF)が設立され、4年間で総額5.6億ポンド(約392億円)の補助金を地方交通管理者に支給することを決定した。LSTFの実施プロセスに関

するガイドランスでは、情報提供の改善、複数モード間のチケットの統合、信号時間の調整、都市内主要道路のジャンクション改良、P&R 施設の提供、カーシェアリング計画、自動車での短距離移動の自転車・徒歩での代替、道路デザインの改良などのパッケージ施策が例示されている。また、②大規模プロジェクトに対する補助として、バイパス整備など主要道路改良やバス路線等公共交通施設整備を対象とする補助がある。さらに、③小規模の資本投資事業（小規模道路改良、交通安全、バス専用レーン整備、歩道・自転車道整備、交通情報提供システム整備等）を対象とした補助金がある。（資料編 4-1-5(1)参照）

(5)イギリス国内における付加価値税の標準税率は 20%であるが、公共交通の運賃は軽減税率 0%が適用される。（資料編 4-1-5(2)参照）

(6)ノッティンガム市では、商業路線バスは運賃収入等で運営費を賄うが、中央政府から燃料税の還付と市から小人・学生・高齢者の割引費用の補填を受けている。不採算路線バスでは、契約に基づきあらかじめ定められた額の補助金を市が交付している。LRT については、整備費は国と市から助成を受けたが、運営費は運賃収入で賄っている。また、市の公共交通財源としては、地方持続可能交通資金 (LSTF)、Better Bus Area Fund、Green Bus Fund といった国の補助金のほか、職場駐車場課金がある。（資料編 5-1-5(2)参照）

(フランス)

(1)運賃収入の支出カバー率は全国平均で 30%ほどである。軌道系公共交通機関のある都市圏では人口 45 万人以上で 38%、45 万人未満で 30%、軌道系のない都市圏は 18~23%となっている。（資料編 4-2-5(1)参照）

(2)収入に占める運賃の割合は 12~23%に過ぎず、45~59%が交通税の収入、26~37%が地方自治体の補助金、0~6%が国の補助金であり、公的資金の割合が大きい。（資料編 4-2-5(1)参照）

(3)都市交通に関する財源調達責任は AOTU が負うこととなっている。AOTU の収入としては、構成員であるコミューンの負担金（一般財源）、国及び地方圏からの補助金、交通税、公共交通機関の運賃、駐車場利用料等からの収入などがある。なお、大規模な資本投資（道路の新設、LRT の敷設等）の際には、将来の一般財源等の収入による償還を見込んで地方債を発行することができる。（資料編 4-2-5(1)参照）

(4)交通税 (Versement Transport : VT) は、地方自治体総法典に基づき、都市交通圏内に立地する従業員数 9 名以上を雇用する個人・法人（行政機関、民間企業等全て）を対象として、従業員に対して支払う給与総額に一定税率で課税されるもので、公共交通のもたらす利便性に対する受益に着目した地方目的税である。首都圏の公共交通運営の赤字補填のための国の支出が増大していることに対する地方の国民の不満を解消するために、1971 年にパリ圏において導入された。その後、1973 年に人口 30 万人以上の都市圏にも拡大され、1996 年からは人口 1 万人以上の都市圏における課税も可能となっている。

以上を背景として交通税の目的は以下のとおりとなっている。

①交通の質の改善

②公共交通に対する費用負担の適正化（自治体や国の負担の一部を企業に転嫁）、パリ圏に対する国の過重な財政負担を解消してそれを地方都市にまわすこと（国の財政支出に関するパリと地方部との不均衡の是正）

③マイカーによる通勤交通の発生の抑制

④首都圏のオフィスの分散と均衡ある発展

課税の実施や税率は AOTU が決定するが、制限税率が地方自治体総法典に規定されている。2011 年現在、231 の AOTU が交通税を徴収している。2011 年の交通税の制限税率は都市圏の人口規模及び専用走行路（TCSP）を有する公共交通の有無により異なっている。フランス全土（パリを含むイル・ド・フランス地方圏を除く）の交通税収は、2012 年で 34.1 億ユーロであり、ここ 10 年間で 1.5 倍ほど増加している。（資料編 4-2-5(1)参照）

(5)国からの補助金としては、環境グルネル法に基づく予算措置がある。同法では 2020 年における交通部門からの温室効果ガス排出量を 20%削減（1990 年の水準に戻す）することが目標とされ、地域公共交通の活性化は国の重要施策として位置付けられた。その目標を達成するため、国は、軌道系公共交通の新設事業において、25 億ユーロ相当を 2020 年までに補助金として拠出することが規定されている。2008 年 10 月に第 1 回、2011 年 2 月に第 2 回のプロジェクトの公募がなされ、約 13 億ユーロが国から拠出された。残り約 12 億ユーロは 2020 年までの間に拠出される予定である。（資料編 4-2-5(1)参照）

(6)税制上の特別措置としては、AOTU との契約に基づいて公共交通サービスを提供している事業者に対するディーゼル油に係る燃料税（TICPE：エネルギー産品内国消費税）の還付、付加価値税（TVA）に関して、旅客交通サービスへの軽減税率（7%）、旅客交通用車両への軽減税率（5%）の適用がある。（資料編 4-2-5(2)参照）

(7)モンペリエ都市圏の公共交通運行主体の TaM では運賃等収入は 4 割、残りは交通税等を財源とする補助金で補填される。（資料編 5-2-5 参照）

（ドイツ）

(1)SPNV の支出のうち約 60%が公的資金で運賃収入は約 40%、ÖSPV の支出については約 50%が公的な補助金である。（資料編 4-3-5(1)参照）

(2)自動車燃料や事業所で使用される石油類を課税対象とした鉱油税を財源として、連邦自治体交通財政法（GVFG）に基づく補助金が、地方道や公共交通のインフラ整備のために連邦から州に配分された。この補助は連邦制改革を背景として 2006 年末に廃止されたが、経過措置として一般財源から年間 13 億 3550 万ユーロが州に割り当てられることになっている。州は、郡、郡独立都市、ゲマインデ、公共交通事業者に交付する。（資料編 4-3-2(1)参照）

(3)1996 年施行の連邦地域化法に基づき、州が ÖPNV サービスを十分に提供するために、鉱油税収入を財源として、連邦政府から州へ補助金が配分され、各州は州法に基づいて配分された補助金を ÖPNV の任務責任者等に配分している。補助の総額は 2008 年時点で 66 億 7500 万ユーロであり、2015 年まで毎年 1.5%増額される。（資料編 4-3-5(1)参照）

(4)税制上の特別措置としては、付加価値税に関しては、標準税率は 19%であるが、ÖPNV の運賃に対しては 7%の軽減税率が適用される。対象となる ÖPNV は、市町

村内または 50km 以内の輸送を行う鉄道、トロリーバス、路線バス、タクシー、ケーブルカー等である。また、トロリーバスもしくは鉄道の運行に用いられる電力に係る電気税には、連邦電気税法に基づき軽減税率が適用される。通常の税率は 20.50 ユーロ/MWh だが、トロリーバス・鉄道については、11.42 ユーロ/MWh となる。

(資料編 4-3-5(2)参照)

- (5)ボン市の交通事業者が加盟するライン・ジーク運輸連合の収入に占める運賃は 6 割、補助金等が 3 割、通学定期・障害者補償が 1 割となっている。(資料編 5-3-5 参照)

(アメリカ)

- (1)1982 年陸上交通補助法で、燃料税を 1 ガロン当たり 5 セント増税し、そのうちの 1 セント分を公共交通の資本プロジェクトに充てることが規定された。その後、段階的に引き上げられ、1997 年に 2.86 セントまで増額が行われた。また、資本費のみならず運営費も補助対象となり、公共交通に対する連邦政府からの補助金の額は 1988 年の 25 億 1950 万ドルから 2011 年には 74 億 2580 万ドルと約 3 倍に増加し、2013 会計年度の連邦公共交通助成プログラムに 106 億ドル、2014 会計年度には 107 億ドルの財源が割り当てられている。(資料編 4-4-2(1)参照) このプログラムの財源の 80%が燃料税等、残り 20%は一般財源である。2012 年の MAP-21 法では、都市部向けフォーミュラ補助金、維持・修繕(鉄道やガイドウェイバス)、地方(都市部以外)向けフォーミュラ補助金、ニュースターツ(新規供用大規模事業)、バス・バス施設、高齢者及び障害者用の 6 つの連邦補助があり、連邦では運営費用に対する支出が 10%以下であるのに対して、資本費用に対しては 40%を超える高い割合で支出している。公共交通サービスの運営費の負担割合は、運賃 38%、地元自治体 28%、州 25%、連邦 9%、資本費用では運賃 0%、地元自治体 45%、州 14%、連邦 41%である。(資料編 4-4-5(1)参照)
- (2)デンバー市では、公共交通拡大の財源確保のため、2004 年に公共交通及び土地利用の計画を盛り込んだ FasTracks と呼ばれる計画により、売上税の増額を行い特定財源化した。(資料編 5-4-2(1)参照) デンバー市の公共交通運営機関 RTD の収入のうち、運行収入は 12%で、売上税や運営補助金、地域拠出金等が 86%を占めている。(資料編 5-4-5 参照)
- (3)デンバー市では、2004 年に公共交通拡大の財源確保のために、売上税の増税を行い特定財源化するという計画が住民投票により承認された。(資料編 5-4-2(1)参照)
- (4)税制上の特別措置としては、一定の条件を満たすバス事業者は、支払った燃料税の還付を受けることができる。(資料編 4-4-5(2)参照)

2-5 都市計画・土地利用と交通計画の関係

2-5-1 日本の問題:都市計画・土地利用と交通計画との不整合

地方自治体においては、都市計画・土地利用計画と交通計画が違う年度に別の部署で策定されることが多く、整合が図られないことが少なくない。また、土地利用・都市計画が上位計画である場合には、交通計画がその後追いになることも少なくない。そのため、交通と無関係に宅地開発や区画整理が行われたり、マイカーの利便向上の

ための道路整備のみ進捗したりしてしまう。

また、公共交通が都市計画において考慮されたとしても鉄道駅の立地程度が多い。バス路線等は民間事業であるため自治体側で決定することができず、民間事業者が公益よりも採算性を重視して決定する。加えて、規制緩和後はバス路線の撤退が容易となり、都市計画や交通計画で位置づけるには安定性に欠けるとの指摘もある。(資料編 2-1-2、2-2-2、2-3-2 参照)

2-5-2 欧米の対応:都市計画・土地利用と交通計画の整合性を図る仕組み

欧米諸国においては、土地利用と交通計画の整合性を取るための仕組みがあり、土地利用計画では公共交通へのアクセスのよい場所への住宅・企業の立地を促し、移動を短くし交通負荷を下げる土地利用を目指している。

(イギリス)

- (1)中央政府による、地方政府の全分野包括的な計画策定指針 (National Planning Policy Framework) において、土地利用と交通に関する記述として「計画政策は、人々の通勤、買い物、レジャー、教育、その他の活動に関する移動を最小化するように当該エリアの土地利用のバランスをとらなければならない」とされている。(資料編 4-1-3(2)参照)
- (2)LTP を受け取った中央政府は、LTP の質について評価を行う。政府の LTP ガイラインには、中央政府が使用する評価基準 27 項目が示されており、その中で、「13. 国家計画ガイダンス及び開発計画との整合性」という項目がある。(資料編 4-1-3(1)参照)
- (3)ノッティンガム市の LTP では、「移動の必要性を減らし、トリップ長を短くするための土地利用と交通計画の統合」が施策として盛り込まれている。ノッティンガム市は、1 層性の自治体 (Unitary Authority) であり、行政区域内の権限を全て有しているため、交通計画と都市計画に整合を持たせることができる。開発部局が交通計画と都市計画の両方を所管していることも強みとなっている。また、ノッティンガム市の都市開発方針である地方開発フレームワーク (Local Development Framework) では、新規の開発は公共交通の利用可能性を考慮することが求められており、開発用地のアクセス性を評価しこれを開発計画に反映させる仕組みがある。(資料編 5-1-3(2)参照)

(フランス)

- (1)都市圏 (EPCI レベル) における土地利用計画である地域総合計画 (SCOT) は、新規の地区開発を行う際には公共交通の連絡を条件とすることを法的に規定している。また、PDU は、SCOT に従うこととなっているが、コミューン (基礎自治体) における土地利用計画である地域都市計画 (PLU) は PDU に従わなければならないとされている。(資料編 4-2-3(2)参照)
- (2)都市連帯再生法 (SRU 法) においては、PDU の対象とする範囲、目的が拡充されている。交通と都市整備の観点からは、PDU に駐車政策を盛り込むこと、都市内貨物輸送の合理化を行うこと等が新たに加えられた。特に、具体的な駐車政策として

は民間駐車場の上限設定、駐車時間の上限設定、有料駐車場の配置、駐車場の効率的な立地、料金政策、物流政策を考慮した駐車政策等を行うことが盛り込まれた。

(資料編 4-2-3(2)参照)

- (3)モンペリエ市では、SCOT において自動車への依存を減少させることを優先目標に設定し、トラムネットワークによるアクセスを条件として、優先される都市開発地区を定めた。PDU は SCOT に従属することが都市計画法典において規定されているため、PDU においても、新しい交通需要を生み出す場所(新しい住宅やオフィス)を公共交通に最もアクセスしやすくするように配置することが規定された。公共交通ネットワークの周囲の都市密度が高くなるような都市構造を目指し、徒歩や自転車での移動が増加するようにしている。(資料編 5-2-3(1)参照)

(ドイツ)

- (1)NRW 州発展計画においては、交通分野での計画に関する原則・目的等が示されており、その一つとして、「住宅計画と交通計画の統合」が挙げられ、「住宅計画と交通計画を相互に調整することにより、土地利用及び交通負荷の最少化と、開発により追加的に発生する交通やインフラストラクチャ費用の抑制が実現されなければならない」とされている。(資料編 4-3-3(5)参照)
- (2)各交通の任務責任者は NVP 策定に当たり、他の計画の内容を考慮しなければならないとされているが、ÖSPV の任務責任者であるボン市の場合、NVP を最終的に取りまとめるのは 2 名であるが、作成段階では都市開発業務(土地利用計画、交通計画等)の担当者が全体として計画策定に関与し、他の計画・法令との整合性をとる作業がなされている。(資料編 4-3-3(5)参照)
- (3)また、ボン市では中心街再開発のためのマスタープランにおいて、「中心街における空間機能的な開発は、交通の開発と並行しなくてはならない」として、交通に関しては VEP2020 を基礎としている。(資料編 5-3-3(4)参照)

(アメリカ)

- (1)各州の交通省は LRSTP を策定することが義務付けられているが、州計画の内容は州により大きく異なっており、政策を中心とした計画や具体的な事業リストを含む計画の場合もある。多くの州の LRSTP では、インターモーダルを考慮した交通システムや土地利用・開発等の目標と計画等の内容が含まれている。(資料編 4-4-3(1)参照)
- (2)デンバー市郡の土地利用のマスタープラン『デンバー総合計画 2000』(Denver Comprehensive Plan 2000)は 2000 年に市議会により採択されたものであり、2020 年までを念頭に置いた長期計画である。一方、デンバー市郡の交通戦略はデンバー都市圏(MPO)が策定する「デンバーメトロビジョン」である。両者の方針を整合させ、デンバー市郡におけるより具体的な土地利用と交通のあり方を示すために、デンバー市郡では、『ブループリント・デンバー：統合的土地利用・交通計画』(Blueprint Denver, An Integrated Land Use and Transportation Plan)を 2002 年に採択した。(資料編 4-4-3(2)参照)

2-6 住民合意

2-6-1 日本の問題:住民合意の困難さ

公共交通については一般に関心が薄く、自ら利用しようとはしないにもかかわらず、路線廃止・減便に対しては住民からの反対がなされることが多い。また、住民説明会の参加者が弱者や反対派に偏って陳情の場となってしまう、意見がまとまらないことが少なくない。

交通サービスは行政から与えられて当たり前と考え、費用対効果を考えない住民がいる一方で、逆に、民営の公共交通に対する支援は、特定事業者への税金投入、金儲けの手伝いになるとして反対する者もいる。採算性が取れない事業を行うことへの反対もある。さらに、トランジットモールに対する売り上げ低下を懸念する商店街の反対など、公共交通促進策の実施に向けた説得は容易ではない。(資料編 2-3-2 参照)

2-6-2 欧米の対応:計画策定段階からの住民参加制度

欧米諸国においては、交通計画案策定段階から、事業者のみならず、住民の意見を聴取することが法定化されている。

(イギリス)

- (1)政府が示した LTP ガイドラインにおいて、計画策定の初期段階からプロセスに住民、企業、交通事業者、利害関係者、福祉・教育関係者、環境団体等が参加すること、LTP を策定する過程でどのように市民を参加させたのかについて LTP に記述すること等、住民参加プロセスが推奨されている。(資料編 4-1-3(1)参照)
- (2)第 1 期 LTP (計画期間:2001 年~2005 年)及び第 2 期 LTP (計画期間:2006 年~2010 年)においても住民参加が推奨されていたが、2008 年地方交通法により、第 3 期 LTP (計画期間:2011 年~)では計画の策定に際してバス事業者、鉄道事業者、公共交通の利用者団体などに対して、関係者に計画案を送付し計画に対する意見を募るコンサルテーションを行うことが法的に義務付けられた。(資料編 4-1-3(1)参照)
- (3)ノッティンガム市の LTP 策定時には、3 段階にわたって、関係団体や住民へのコンサルテーションが行われた。(資料編 5-1-3(1)参照)

(フランス)

- (1)計画案作成の初期段階から全期間にわたり PDU の策定主体である AOTU が住民に対して事前協議を行うこと、協議の形態は議会において決定すること等が定められている。協議の具体的手法としては、説明会、展示会の開催、広報誌の作成等がある。また、PDU を含む環境影響評価を行う計画は、採択前に必ず民意調査の手続きを踏まなければならない。これは、行政裁判所が任命した調査委員が、計画内容を市民に周知した上で市民の意見を聴取(実施の是非を問うアンケート)し報告書にまとめる手続きである。AOTU は調査委員会の意見を PDU に反映するか否かを選択することができる。(資料編 4-2-3(1)参照)

- (2)モンペリエ市の PDU 策定時にも、予備調査、事前協議、一般住民も参加できる説明会を経て案が確定し、さらに民意調査手続が行われた後、採択された。(資料編 5-2-3(1)参照)

(ドイツ)

- (1)NRW 州においては、公共交通近距離交通需要／インフラ資金計画や NVP の住民参加プロセスについて州法には規定がなく、義務ではない。ただし、軌道の新設等の個別プロジェクトを行う際に土地利用計画の変更を伴う場合には、住民には土地利用計画の変更に関して意見表明、議論を行う機会が与えられる。(資料編 4-3-3(3)参照)
- (2)ボン市 VEP2020 の策定に当たっては、住民参加の討議も行われた。また、NVP の策定に当たっては、各区の市民からの意見聴取やインターネットでの意見募集が行われた。(資料編 5-3-3(3)参照)

(アメリカ)

- (1)MPO が策定する交通計画の策定過程に適切な住民参加手続きを行うことが法律 (US Code Title23 Section 134) により義務付けられている。
同法では、以下の 3 つの条件を住民参加プロセスが満たすことを義務付けている。
- a. アクセスしやすい場所と時間帯で公開された会議を開催すること
 - b. 計画を説明するため視覚的な方法を用いること
 - c. 電子媒体による情報の公開を行うこと (例：インターネット等)
- 具体的な住民参加手続きについては各計画主体に委ねられており、計画主体により異なる住民参加プロセスを導入している。(資料編 4-4-3(1)参照)
- (2)デンバー市郡地域を管轄する MPO である、デンバー地域政府会議 (DRCOG) の計画策定プロセスにはいくつかの段階があるが、各段階において以下のような住民参加プロセスをとっている。
1. 公の場への情報提供を行う
 2. 積極的に住民の意見を収集する。
 3. 住民と意思決定者間の情報交換を円滑にする。
 4. 住民の関心事を考慮した意思決定を行う。

DRCOG は交通計画の策定時に、ビジョンの特定から提案する実行プログラムの策定まで、各段階において住民参加を通したフィードバックが行われている。(資料編 5-4-3(1)参照)

おわりに

日本の地方都市の交通に関わる問題については、交通政策基本法（平成 25 年 12 月公布）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正（平成 26 年 5 月公布）により、地方自治体を中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築するスキームが整ったことにより、大きく改善されることが期待されている。日本ではこれまで主として民間事業として公共交通サービスが提供されてきたが、このような改革の動きは、経営環境の悪化に伴い民だけで支えることが困難になった結果、官、特に地方自治体の責任と役割が拡大しつつあることの反映ではないかと思われる。言い換えれば日本も欧米型に一步近づいたと言えるのではないか。

欧米の制度を単純化すれば、①公共交通を国や自治体が供給責任を負う公共サービスとして位置づけるとともに、②実施は民間に委託し、競争入札や評価制度により経営努力を促し、③自治体が包括的な交通計画を策定し、道路や企業を含めた総合的な交通政策を実施し、④財源を確保し、⑤都市計画・土地利用と交通の整合性を図り、⑥計画策定段階から住民を参加させる、とまとめることができるだろう。

日本と欧米では公共交通を民間事業とするか公共サービスとするかという根本的な違いが存在し、かつ、欧米でも失敗や試行錯誤は少なくないが、日本の制度が徐々に欧米型に近づいていかざるを得ないとすると、今回取りまとめた欧米における制度や事例は大いに参考になるのではないかと思われる。本調査が、日本の地方都市における公共交通の活性化・再生の取り組みの参考になれば幸いである。

謝辞

本調査研究では、谷口守氏（筑波大学大学院システム情報系社会工学域・教授）、中村文彦氏（横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院・教授）、鈴木文彦氏（交通ジャーナリスト）に有益なご助言をいただいた。アンケート・ヒアリング調査において、多くの地方公共団体のご担当者様にご協力をいただいた。

また、調査研究の実施にあたっては、株式会社公共計画研究所の松田氏、内山氏、利部氏、野平氏、大瀧氏、芝原氏にご協力をいただいた。

ここに記して感謝の意を表したい。

主要略語一覧

「P&R」 パークアンドライド (Park and ride : P&R)

(イギリス)

「TOC」 旅客鉄道運輸事業者 (Train Operating Company : TOC)

「LTP」 地方交通計画 (Local Transport Plan : LTP)

(フランス)

「LOTI 法」 国内交通基本法 (Loi d'orientation des transports intérieurs : LOTI 法)

「AOTU」 都市交通管轄組織 (Autorité organisatrice de transport urbain : AOTU)

「PDU」 都市交通計画 (Plans de Déplacements Urbains : PDU)

「EPCI」 コミュニオン間協力組織 (Etablissement public de coopération intercommunale : EPCI)

「SCOT」 域総合計画 (Schéma de Cohérence Territoriale : SCOT)

(ドイツ)

「ÖPNV」 公共旅客近距離交通 (Öffentlicher Personennahverkehr : ÖPNV)

「SPNV」 鉄道近距離旅客交通 (Schienenpersonennahverkehr : SPNV)

「ÖSPV」 公共道路旅客交通 (Öffentlicher Straßenpersonenverkehr : ÖSPV)

「NRW 州」 ノルトライン・ヴェストファーレン州 (Land Nordrhein Westfalen : NRW 州)

「VEP2020」 交通発展計画 2020 (Verkehrsentwicklungsplan 2020 : VEP2020)

「NVP」 近距離交通計画 (Nahverkehrsplan : NVP)

(アメリカ)

「LRSTP」 長期州交通計画 (Long Range State Transportation Plan : LRSTP)

「TIP」 交通改善プログラム (Transport Improvement Program : TIP)

「STIP」 州交通改善計画 (State Transport Improvement Program : STIP)

「MTP」 都市圏交通計画 (Metropolitan Transport Plan : MTP)

「MPO」 都市圏計画機構 (Metropolitan Planning Organization : MPO)

資料編

資料編目次

1 調査研究の構成	1
2 我が国の地方都市の地域公共交通の問題点の総合的調査.....	2
2-1 文献調査.....	2
2-1-1 調査方法	2
2-1-2 調査結果	2
2-2 有識者ヒアリング	44
2-2-1 調査方法	44
2-2-2 調査結果	46
2-3 地方都市行政関係者アンケート.....	49
2-3-1 調査方法	49
2-3-2 調査結果	51
3 特定の地方都市の地域公共交通の問題点の調査	60
3-1 調査方法.....	60
3-2 特定の地方都市の地域公共交通の問題点	64
4 欧米諸国における地域公共交通に関する基礎的調査	66
4-1 イギリス	66
4-1-1 国・地方自治体における地域公共交通の組織形態.....	66
4-1-2 地域公共交通の位置付け、歴史的経緯	70
4-1-3 交通に関する計画のあり方	78
4-1-4 地域公共交通の運営等に係るスキーム	95
4-1-5 地域公共交通に係る財政負担と財源等	103
4-2 フランス	110
4-2-1 国・地方自治体における地域公共交通の組織形態.....	110
4-2-2 地域公共交通の位置付け、歴史的経緯	118
4-2-3 交通に関する計画のあり方	128
4-2-4 地域公共交通の運営等に係るスキーム	140
4-2-5 地域公共交通に係る財政負担と財源等	144
4-3 ドイツ	149
4-3-1 国・地方自治体における地域公共交通の組織形態.....	149
4-3-2 地域公共交通の位置付け、歴史的経緯	157
4-3-3 交通に関する計画のあり方	166
4-3-4 地域公共交通の運営等に係るスキーム	174
4-3-5 地域公共交通に係る財政負担と財源等	179
4-4 アメリカ	192
4-4-1 国・地方自治体における地域公共交通の組織形態.....	192
4-4-2 地域公共交通の位置付け、歴史的経緯	195
4-4-3 交通に関する計画のあり方	200
4-4-4 地域公共交通の運営等に係るスキーム	208
4-4-5 地域公共交通に係る財政負担と財源等	209

5 欧米諸国における地域公共交通に関する応用的調査	214
5-1 ノッティンガム市（イギリス）	214
5-1-1 現在の地域公共交通の概要	214
5-1-2 地域公共交通の歴史的経緯	219
5-1-3 交通計画の内容	221
5-1-4 地域公共交通の運営等	230
5-1-5 地域公共交通の維持・活性化にかかる財政負担と財源	233
5-2 モンペリエ市（フランス）	235
5-2-1 現在の地域公共交通の概要	235
5-2-2 地域公共交通の歴史的経緯	239
5-2-3 交通計画の内容	242
5-2-4 地域公共交通の運営等	247
5-2-5 地域公共交通の維持・活性化に係る財政負担と財源	250
5-3 ボン市（ドイツ）	251
5-3-1 現在の地域公共交通の概要	251
5-3-2 地域公共交通の歴史的経緯	256
5-3-3 交通計画の内容	258
5-3-4 地域公共交通の運営等	270
5-3-5 地域公共交通の維持・活性化に係る財政負担と財源	272
5-4 デンバー市（アメリカ）	273
5-4-1 現在の地域公共交通の概要	273
5-4-2 地域公共交通の歴史的経緯	276
5-4-3 交通計画の内容	279
5-4-4 地域公共交通の運営等	289
5-4-5 地域公共交通の維持・活性化に係る財政負担と財源	291

図一覧

図 1-1	調査研究の構成	1
図 2-1	地域公共交通総合連携計画の策定・失効の状況（全国）	33
図 4-1	イングランドの地方行政体系	66
図 4-2	イングランドの行政界	67
図 4-3	旅客交通の分担率の推移	73
図 4-4	トラムと LRT の営業路線延長の推移	73
図 4-5	鉄道（旅客）の営業延長の推移	74
図 4-6	公共交通の輸送人員の推移	74
図 4-7	イングランドの地方自治の仕組みと第 1、2 期 LTP の策定主体	79
図 4-8	LTP の評価と予算配分の流れ	84
図 4-9	内部査定の対象	86
図 4-10	CG AST のフォーマット	88
図 4-11	2008 年地方交通法以降の LTP 策定主体	91
図 4-12	労働政権下（1997～2010 年）の LTP と関連計画等の関係（2 層制のケース）	93
図 4-13	保守党・自由民主党連立政権下（2010 年以降）の LTP と関連計画等の関係	94
図 4-14	イギリスの鉄道事業の枠組み	95
図 4-15	TOC の運賃等の収入と総費用、政府から鉄道業界への補助金の推移（2000/1～2011/12）	97
図 4-16	イングランドにおけるバス事業の収入内訳	102
図 4-17	フランスの地方行政体系	110
図 4-18	行政界（地方圏、県）	111
図 4-19	フランスにおける地域公共交通政策の変遷	120
図 4-20	旅客交通の分担率の推移	123
図 4-21	軌道系公共交通を整備ないし計画している都市圏（2012 年）	124
図 4-22	PDU と他の計画との関係	137
図 4-23	フランスにおける交通計画土地利用計画の関係	138
図 4-24	契約方式の内訳（2011 年）	142
図 4-25	2011 年都市交通の収入内訳（借入金を除く）	144
図 4-26	都市圏規模別の運賃収入の支出カバー率（2011 年）	145
図 4-27	交通税の税収の推移	147
図 4-28	ドイツの行政組織の体系	149
図 4-29	SPNV の実際の任務責任者（受託者）	156
図 4-30	旅客交通の交通機関分担率	160
図 4-31	SPNV における DB Regio とその他各社の輸送量	164
図 4-32	ヴェストファーレン・リップ交通目的団体（NWL）、ライン・ルール運輸連合（VRR）、ラインラント近距離交通目的組合（NVR）	168
図 4-33	ドイツにおける交通・国土整備の主な計画	172
図 4-34	GVFG の実績（連邦プログラムを含む）	183

図 4-35	GVFG の連邦から州への資金配分 (2006 年)	183
図 4-36	アメリカの行政組織の体系	192
図 4-37	旅客交通の分担率の推移	197
図 4-38	公共交通の営業キロの推移	197
図 4-39	鉄道とトラムの路線数の推移	198
図 4-40	公共交通の輸送人員の推移	198
図 4-41	交通に関する計画の体系	200
図 4-42	コロラド州の 15 の交通計画地域	202
図 4-43	公共交通の需要と供給の将来予測	204
図 4-44	コロラド州におけるトランジットのサービス・エリア	205
図 4-45	デンバー都市圏の各計画、ゾーニングの関係	207
図 5-1	ノッティンガムの位置図	214
図 5-2	トラムの路線図	215
図 5-3	ノッティンガム市の交通分担率	216
図 5-4	Nottingham City Transport 社が運行するバス路線図	217
図 5-5	Trent Barton 社が運行するノッティンガム市からのバス路線図	218
図 5-6	ノッティンガム市 LTP 対象地域	222
図 5-7	アクセス性を考慮した開発計画のための計画策定フレームワーク	229
図 5-8	クオリティ・パートナーシップ協定の対象地域	231
図 5-9	Nottingham Express Transit 社の歳入推移	233
図 5-10	モンペリエの位置図	235
図 5-11	モンペリエ都市圏の交通機関分担率	236
図 5-12	公共交通ネットワーク	237
図 5-13	自転車道ネットワーク (モンペリエ市)	238
図 5-14	トラム路線の将来予想図	240
図 5-15	モンペリエ都市圏の計画体系	246
図 5-16	公共交通を軸にした開発のイメージ	247
図 5-17	公共交通サービスに関する関係性	248
図 5-18	TaM の収入と支出 (2006 年～2011 年)	250
図 5-19	ボン市の位置図及び行政区	251
図 5-20	ボン市の鉄道及びバス路線図	253
図 5-21	ボン市の夜間バス路線図	254
図 5-22	ボン市の交通分担率 (2008 年)	255
図 5-23	ボン市第 61 部組織図	258
図 5-24	ボン市内の都市区域区分	263
図 5-25	ボン市の市区	264
図 5-26	ボン市公益事業体コンツェルンの構造	270
図 5-27	デンバーの位置図	273
図 5-28	LRT の路線図 (2014 年 1 月時点)	274
図 5-29	デンバー市の交通分担率	275
図 5-30	T-REX の財源内訳	277
図 5-31	鉄道・BRT の建設予定図	278

図 5-32	FasTracks 計画	280
図 5-33	交通計画のプロセス	282
図 5-34	DRCOG の組織及びパブリックコメントとの関係性	283
図 5-35	TOD 推進における関係主体役割	288
図 5-36	2012 年 RTD の収入割合	292
図 5-37	2012 年 RTD の支出割合	292
図 5-38	RTD の純収入の推移	293

写真一覧

写真 5-1	ノッティンガムのトラムの様子	220
写真 5-2	トラム 3 号線 (2012 年供用)	240
写真 5-3	ボン市の LRT および路面電車	252
写真 5-4	デンバー都市圏を走行する LRT	276

表一覧

表 2-1	調査観点一覧	2
表 2-2	文献リスト一覧	3
表 2-3	学術論文等の調査結果のまとめ	5
表 2-4	地方鉄道の採算性	19
表 2-5	海外の LRT 導入成功事例の特色	25
表 2-6	TDM の施策と実施事例	27
表 2-7	都市・地域総合交通戦略の策定状況	29
表 2-8	2001 年度以降に廃止された鉄軌道	32
表 2-9	自治体交通関連資料 調査都市リスト	35
表 2-10	具体的な課題・問題点	36
表 2-11	各市の記述の整理	38
表 2-12	ヒアリング対象有識者	44
表 2-13	有識者ヒアリング実施概要	45
表 2-14	有識者ヒアリング結果概要	46
表 2-15	アンケートの実施概要	49
表 2-16	アンケートの回答のあった都市	50
表 2-17	アンケート回答結果の整理	53
表 3-1	ヒアリング対象都市の都市・交通計画関連情報と公共交通に関する最近の状況	61
表 3-2	地方都市ヒアリング実施概要	63
表 4-1	イングランドの地方自治体に関する基礎情報	66
表 4-2	イングランドにおける地方自治体の権限分担	68
表 4-3	LTP の計画期間	78
表 4-4	LTP の策定主体（地方交通管理者）	79
表 4-5	LTP のガイドラインにおける項目及びその内容	81
表 4-6	中央政府の APR の査定基準	90
表 4-7	鉄道に関する交通省の権限等と根拠	96
表 4-8	ORR の権限等と根拠	96
表 4-9	（参考）2012/13 年度のトラム・LRT 事業者の運賃収入	98
表 4-10	交通省の権限等と根拠	101
表 4-11	地方交通管理者の権限等と根拠	101
表 4-12	パッケージ施策の例	103
表 4-13	大規模プロジェクトに対する中央政府から地方政府への補助額	104
表 4-14	Integrated Transport Block 補助金額（千ポンド）	105
表 4-15	Integrated Transport Block 補助金の各交通管理者への配分方法	106
表 4-16	地方交通管理者の権限等と根拠	106
表 4-17	BSOG の還付率	108
表 4-18	フランスの地方自治体に関する基礎情報（2013 年）	110
表 4-19	EPCI の権限、概況	115
表 4-20	AOTU の形態（2011 年）	116

表 4-21	PDU の目的・内容に関する法律の規定の変遷	121
表 4-22	PDU 策定等に関する段階ごとの関係者	132
表 4-23	事前協議に適したツールの一覧	134
表 4-24	SRU 法における広域計画の改正点	138
表 4-25	SRU 法における都市計画の改正点	139
表 4-26	AOTU と事業者の役割分担	141
表 4-27	交通税の制限税率（2011 年）	147
表 4-28	地方自治体の数（2011 年）	149
表 4-29	各州の ÖPNV 任務責任者	152
表 4-30	各州の SPNV の実際の任務責任者（受託者）	153
表 4-31	地域公共交通機関の路線延長の推移	160
表 4-32	ドイツにおける公共交通等の分類	163
表 4-33	各州 NVP 策定時の任務責任者以外の関与	170
表 4-34	州の権限等と根拠	174
表 4-35	SPNV の任務責任者の権限等と根拠（NRW 州）	175
表 4-36	ドイツにおける公共交通等の分類（再掲）	179
表 4-37	GVFG の主な変更点	180
表 4-38	GVFG の各州への割り当て（旧西ドイツ諸州）	184
表 4-39	GVFG の各州への割り当て（旧東ドイツ諸州）	184
表 4-40	GVFG 資金の各州への配分割合（2007 年から 2019 年まで）	185
表 4-41	連邦地域化法にもとづく補助金配分割合	187
表 4-42	NRW 州の SPNV 目的組合への連邦地域化法補助金配分の内訳（単位： 千ユーロ）	188
表 4-43	ÖSPV の任務責任者に対して配分される補助金（NRW 州）	189
表 4-44	連邦地域化法に基づく連邦補助金の使途（NRW 州）	190
表 4-45	公共旅客近距離交通の燃料税の税率	191
表 4-46	アメリカの地方政府	193
表 4-47	交通に関する計画	200
表 4-48	MAP21 による公共交通資金	209
表 4-49	公共交通サービスの提供における事業支出と資本支出の関係（2010 年 度）	211
表 5-1	持続可能なコミュニティ戦略と LTP の交通に関する戦略目標	223
表 5-2	第 3 期 LTP の戦略目標と課題	224
表 5-3	ノッティンガム LTP の介入方法と施策	225
表 5-4	公共交通に係る主な施策	225
表 5-5	LTP 策定時のコンサルテーションの概要	227
表 5-6	第 3 期 LTP におけるモニタリング指標	228
表 5-7	PDU2010-2020 の目標、方針及び施策	243
表 5-8	PDU2010-2020 の評価項目	244
表 5-9	TaM の収支状況	250
表 5-10	ボン市バス・市電事業者の輸送量等（2012 年）	254
表 5-11	ボン市バス・市電事業者の路線等の状況（2012 年）	255

表 5-12	ボン市 VEP2020 における目標と施策カテゴリ	259
表 5-13	アクセス性に関する指標	263
表 5-14	接続性に関する指標	264
表 5-15	1 台/編成あたり輸送人員数	265
表 5-16	停留所の設備	265
表 5-17	車両の設備	266
表 5-18	住民参加のプログラムの例	268
表 5-19	参加ステイクホルダー	268
表 5-20	各年の交通計画の見直し内容	269
表 5-21	デンバー都市圏の公共交通の整備現況（2013 年 3 月現在）	274
表 5-22	理事会、各委員会の開催日程	284
表 5-23	FasTracks 計画の事前・事後評価指標	285
表 5-24	「TOD に向けた戦略計画」の目標と戦略	287
表 5-25	Eagle P3 プロジェクトの各路線の運行時間・頻度	290
表 5-26	2012 年の RTD 財務諸表	291

1 調査研究の構成

調査研究の構成を図 1-1 に示した。

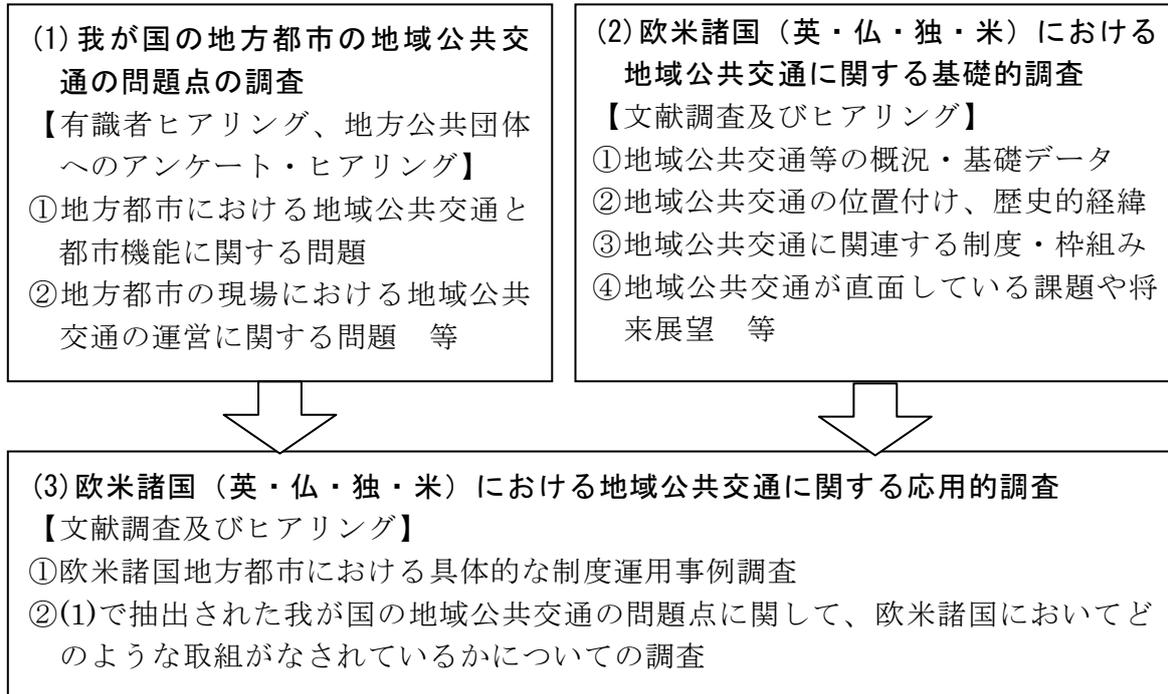


図 1-1 調査研究の構成

2 我が国の地方都市の地域公共交通の問題点の総合的調査

本項では、文献調査、有識者ヒアリング及び地方都市行政関係者へのアンケート等を通じて、我が国の地域公共交通の問題点を整理する。

まず、文献調査では、学術論文及び地方自治体が策定する交通関連計画を対象に、地方都市における地域公共交通の現状・問題点について調査・整理する。次に、文献調査により抽出された問題点のうち、特に重要と考えられるものについて有識者ヒアリングを行い、問題点を明確化する。加えて、全国の約 50 の地方都市の行政関係者へのアンケートにより、文献調査や有識者ヒアリングのみでは把握することの難しい実際の現場における課題・問題点を調査し、以上により、我が国が抱える地域公共交通の問題点を明らかにする。

また、以上の調査・整理を踏まえ、3 で特定の地方都市（岐阜市及び新潟市）の地域公共交通の問題点を深掘調査するに際し着目すべき点を検討する。

2-1 文献調査

2-1-1 調査方法

まず初めに、地方都市の地域公共交通全般に関する問題点が記述された有識者や行政担当者による論文等の文献及び自治体が策定している交通関連計画書を収集し、文献中に記述されている問題点を整理する。その際には、我が国における地域公共交通の維持発展方策を検討する上で考慮すべき観点として表 2-1 で掲げる観点（以下「調査観点」という。）を設定し、これを端緒に、我が国の地域公共交通の課題について整理していくこととする。

表 2-1 調査観点一覧

- | |
|---------------------------------------|
| ①交通計画策定に当たっての問題点 |
| ②交通と都市機能の整合性に当たっての問題点 |
| ③交通に関する住民合意に当たっての問題点 |
| ④交通に係る権限及び財源に関する問題点 |
| ⑤交通に係る制度・法規制に関する問題点 |
| ⑥行政と民間の交通事業者との関係、民間の交通事業者同士の関係に関する問題点 |
| ⑦交通に関する人材の問題点 |
| ⑧その他地域公共交通に関する問題点、公共交通維持のための取組実施状況 |

2-1-2(1)は、学術論文等の調査結果である。特定の市に関してではなく、総合的に我が国における地域公共交通について客観的に述べた文献が主である。

2-1-2(2)は、自治体の交通関連資料の調査結果である。自治体自身による主観的な現状評価や今後の計画・施策について述べた資料が主である。

2-1-2 調査結果

(1)学術論文等

各文献で指摘されている問題点の概要を調査観点毎に整理する。

①交通計画策定に当たっては、自治体の責任のもとで効率的かつ効果的な計画を立案・実施する必要がある一方で、現状では、土地利用の後追い行政として交通計画が策定されており、また、単一市町村・単一交通モードを対象とした協議会や連携計画が多く、地域全体の公共交通網を扱う計画がないことが課題となっている。

②交通と都市機能の整合性に関しては、都市政策と交通政策の連携がうまく取れていないことを一因とする、自動車依存による公共交通の衰退が主な課題となっており、当該課題の解決には両政策の連携が必要であることが指摘されている。

③交通に関する住民合意に当たっては、多様な利害関係を持つ住民の意見をまとめることの困難性が指摘されている。

④交通に係る権限及び財源に関する問題点、⑤交通に係る制度・法規制に関する問題点、⑥行政と民間の交通事業者との関係、民間の交通事業者同士の関係に関する問題点においては、共通して、地域公共交通の維持・活性化を図るための関係者の役割分担についてのコンセンサスがなく、また、役割を果たそうにも権限・財源が不十分となっている状況が課題となっていることが述べられている。

加えて、⑦交通に関する人材の問題点では、上記のような課題に対して、課題解決のノウハウを持った人材が育っていないことが指摘されている。

なお、⑧その他地域公共交通に関する問題点、公共交通維持のための取組実施状況については、①～⑦に関連付いたものが多かった。

なお、一部重複する内容がある場合には、より当てはまる調査観点到に整理している。

表 2-2 文献リスト一覧

文献情報	調査観 点
[1] 喜多秀行、公共交通サービス区域という考え方、『都市と交通』、Vol.87、2011、p.1	①
[2] 中村文彦、海外事例から見た日本の都市におけるバスシステムのあり方について、『都市と交通』、Vol.92、2013、pp.5—6	①
[3] 一社・交通工学研究会、道路交通技術必携 2013、2013	① ④ ⑤ ⑦⑧
[4] 板谷和也、英仏の都市公共交通政策に関する比較研究序論—首都と地方都市の関係を中心に—、『運輸と経済』、2013年7月号、pp.84—91	①④⑤
[5] 中西賢也、トランジットモールの普及方策に関する考察、第37回土木計画学会(春大会)、2008.6	②③⑧
[6] 国土交通省都市局街路交通施設課、都市・地域総合交通戦略とまちづくり、『都市と交通』、Vol.87、2011、p.2—5	⑧
[7] 加藤浩徳・城山英明・深山剛、地方中核都市へのLRT導入をめぐる都市交通問題の構造化—宇都宮市を事例とした調査分析—、社会技術研究論文集、Vol.6、2009、pp.147—158	① ③ ④ ⑥
[8] 廣原孝一、国土交通政策の課題、立法と調査、No. 312、2011.1、pp.125—140	⑧
[9] 加藤博和、日本における地域公共交通確保維持改善制度の変遷と今後の活用策に関する考察、土木計画学研究、講演集、Vol.44、2011.11、CD-ROM(136)	③⑦

文献情報	調査観 点
[10] 日本交通学会編、交通経済ハンドブック、白桃書房、2011	④⑥⑦
[11] 高野穂泉・森本彰倫、デマンド交通における利用者数の実測と予測の乖離に関する研究、土木学会論文集 D3(土木計画学)、Vol.68、No.5 (土木計画学研究・論文集第 29 卷)、2012、I_851-I_856	①⑧
[12] 喜多秀行・岸野啓一・今井正徳・岡田敬、地域公共交通計画策定の実証的研究～奈良県生駒市の例に基づく考察～、土木学会論文集 D3(土木計画学)、Vol.68、No.5 (土木計画学研究・論文集第 29 卷)、2012、I_951-I_960	①
[13] 谷本圭志・梅本貴弘・谷雅幸、地方における公共交通の潜在利用者数の推計－原単位法に基づいて－、土木学会論文集 D3(土木計画学)、Vol.68、No.5 (土木計画学研究・論文集第 29 卷)、2012、I_961-I_971	①
[14] 加藤博和・福本雅之、日本における地域公共交通活性化・再生の取り組み状況に関する中間的整理、土木学会土木計画学研究・講演集、Vol.41、2010.6、pp.1—5	① ② ④ ⑤⑥⑧
[15] 渡邊徹、わが国地方部におけるモビリティの確保問題の展開と今後の議論の方向性について、跡見学園女子大学マネジメント学部紀要、第 14 号、2012.9.30、pp.191—206	②⑧
[16] 谷本圭志・喜多秀行、地方部における公共交通の計画情報に関する考察－活動の機会と活動ニーズの関係に着目して、土木学会論文集 D、Vol.65、No.4、2009、pp.534—543、土木学会	①
[17] 谷口守、コンパクトシティとモビリティ・マネジメント、国際交通安全学会誌、Vol.31、No.4、2007.3、pp.316—323	②
[18] 国土交通省、「3 地域公共交通確保・維持・改善に向けた検討の進め方」、(2) 失敗事例の紹介～こうならないように～	⑧
[19] 竹内伝史、需給調整規制の廃止に伴う地方自治体の新任務、公共輸送政策、『運輸政策研究』、Vol.3、No.2、2000、pp.36—41	④
[20] 鈴木文彦、『路線バスの現在・未来』1&2、グランプリ出版、2001	⑥⑧
[21] 鈴木文彦、地域交通の今後の課題と方向性、平成 22 年 2 月特集 地域の新しい「生活の足」 http://www.chiiki-dukuri-hyakka.or.jp/book/monthly/1002/html/f00_2.htm	④
[22] 国土交通省 総合政策局交通計画課、総合政策局の取組：(1) 地域公共交通の活性化 ～よりよい成果を導くためのポイント～、平成 20 年 3 月	① ③ ④ ⑦
[23] 喜多秀行、交通基本法と地域公共交通計画、特集●交通基本法の意義と課題／論説、国際交通安全学会誌、Vol.37 No.1、2012、pp.32—40	⑦
[24] 可児紀夫、地域交通政策への提言－文化育む交通を誰もが享受できる豊かな社会の実現に向けて－、立命館経営学、第 47 卷 第 6 号、2009 年 3 月、pp.85—110	⑤

文献情報	調査観 点
[25] 盛岡市議会定例会、公共交通問題調査特別委員会調査報告書、2010年12月	②④
[26] 喜多秀行、社会資本としての地域公共交通、運輸政策研究、運輸政策研究所設立15周年記念号、2011年2月、pp.38—43	⑥
[27] 喜多秀行・上田孝行・菊池武弘・岸野啓一・竹内伝史・竹内健蔵・谷本圭志・宮崎耕輔、地域公共交通計画策定のためのフレームワークの提案、土木計画学研究・講演集(CD-ROM)、第39巻、pp.193—196、2009.6	①
[28] 小島光信、規制緩和後における地方バスの経営環境の変化と課題—岡山県のバス事業の混乱と中国バスの再生事例からの検証—、『運輸と経済』、2011年7月号	⑤⑦⑧
[29] 大橋忠宏、弘前市の交通実態と乗合バスサービスの現状と課題、人文社会論叢、社会科学篇、21、2009、pp.1—27	②
[30] 加藤博和・福本雅之、日本に地域公共交通計画は根づいたか？—地域公共交通活性化・再生総合事業の成果と課題を踏まえて—、土木計画学研究・講演集、Vol.47、CD-ROM(156)、2013.6	① ④ ⑦ ⑧
[31] 川上光彦(編著)、地方都市の再生戦略、学芸出版社、2013	① ② ⑥ ⑧
[32] 辻本勝久、地方都市圏の交通まちづくり～持続可能な社会をめざして～、学芸出版社、2009	④⑧

表 2-3 学術論文等の調査結果のまとめ

調査観 点	指摘された問題点
①交通計画策定に当たった問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・交通政策がしばしば<u>土地利用の後追い行政</u>として計画策定されていることが根底にあり、「マイカー利用が困難になったら行政が何かしてくれるだろう」と楽観的に考えている郊外住民が、結果的には地方部で取り残された交通弱者となっている問題がある。(文献[1]) ・単一路線や単一交通モードだけの採算を考えるよりも、他の路線・交通モードや都市計画などと有機的に議論することで、活用の道が見えてくる。例えば、公共交通に先行投資して高い交通サービス水準を提供することで沿線住民を呼び込む、といった考え方も重要である。(文献[2], 文献[27]) ・バス路線網再編にはいくつか課題・問題がある。<u>1) 他の交通モードと一体的に計画し、バスが有効に活用されるようにする、2) 需給調整撤廃に伴い不採算路線からの民間バス事業者の撤退が進む中、公的介入を含めた交通網の再編成の進め方が課題である、3) これからのバスの位置付けをどう考えていくかビジョンを明確に示す必要がある、4) バスシステムの機能の高度化(バス・ロケーション・システムやPTPS等)や再編(乗降客数データ整備等)を図る上でIT・</u>

調査観点	指摘された問題点
	<p>ICTの活用方策が重要である。(文献[3])</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>地域公共交通活性化再生法</u>(以下、「活性化再生法」と記す)による法定協議会では、<u>単一市町村・単一交通モードを対象とした協議会や連携計画が多く、地域全体の公共交通網を扱うものが少なかった。</u>(文献[14]) ・<u>行政のトップの交代により計画の方向性が変わり得ることや、県と市とで認識が異なることで計画検討に遅れが生じる事例がある。</u>(文献[7]) ・公共交通をシビルミニマムの見地から、現場・地域の意見を広く聞き入れ、<u>自治体の責任のもとで効率的かつ効果的な計画を立案し実施する必要がある。</u>(文献[12], 文献[14], 文献[22]) ・<u>利用者が同時に負担者でもあるという地域公共交通計画の基本的な考え方が自治体に欠如している。</u>(文献[23]) ・<u>都市の規模に応じた計画策定や交通運営スキームが必要となる。</u>(文献[4], 文献[28]) ・<u>連携計画は計画期間が終了してから更新・延長することに対して補助金が出ないため、失効させてしまう自治体が多い。</u>(文献[30])
②交通と都市機能の整合性の確保に当たっての問題点等	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>都市機能や中心市街地活性化よりも、採算性が重視されて路線が決定・変更されてしまう事例がある。</u>(文献[5]) ・<u>集約型都市構造への転換に向けての関係者の総力戦による戦略的な取組を進めるための「都市・地域総合交通戦略」が H25.4 現在 61 地区で策定されている。</u>(文献[6]) ・<u>自家用自動車の普及、宅地の郊外化等により、日常生活における自家用車への依存度が年々高まってきたことが、公共交通の利用の長期的な減少に結びついている。(地方で特に顕著)</u>(文献[8]) ・<u>単なるコンパクト化政策では、郊外から都心に移転しても自動車依存からの脱却は難しいため、MM 策と連動させることが重要である。</u>(文献[15], 文献[17]) ・<u>以前は都市機能が集中している鉄道駅を中心とする街づくりがなされていたが、現在の状況は、都市機能の立地と公共交通網の関係が考慮されておらず、<u>道路活用を中心とした市街地形成に移行している。</u></u>(文献[25]) ・<u>中心市街地活性化を目的とする「交通」政策が、郊外化を促進させる「都市」政策と並行して行われる例があった。</u>(文献[29])

調査観点	指摘された問題点
③交通に関する住民合意に当たった問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・採算性に強く関心のある反対派の存在が、合意を得にくくしている。(文献[7]) ・各論においては<u>利害が対立していることを前提に、それぞれが置かれている立場を理解しあい、丁寧に話し合うことが重要である。</u>その際、コミュニケーション技術を持つ専門家の投入も効果的である。(文献[22]) ・ワークショップ、タウンミーティング、広報誌など様々な方策によって、地域住民とのコミュニケーションを図ることが重要である。(文献[22]) ・公共交通利用促進のためのトランジットモールは、モール内の賑わいには効果を上げたが地元商店街の売上は伸びず、反対派が多い傾向にある。(文献[5])
④交通に係る権限及び財源に関する問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・需給調整規制の廃止に先立ち、規制緩和後は自治体の交通政策は大きく変化し、<u>自治体が公共交通サービスを担う必要が生じるため、自治体の公共交通に関する権限を増やすべきである。</u>(文献[19]) ・公共交通見直しの気運が高まる一方で、<u>財源面から LRT ではなくバス活用という流れ</u>が近年ある。(文献[3]) ・日本の公共交通は民間事業者が運賃収入をベースに営利事業として展開するケースが一般的だが、<u>今後は公的資金の導入を視野に入れた交通政策が必要</u>となる。(文献[4]) ・諸関係主体の問題意識を正確に把握した上で、<u>関係主体間の認識の違いや協働の可能性を丁寧に検討すれば、財源の問題が緩和されるのではないか。</u>(文献[7]) ・活性化再生法では起債対象化以外の財源措置が規定されておらず、中核市レベルにおいて LRT や BRT 導入の実現は難しい。(文献[14]) ・財源確保については、<u>交通事業者や自治体だけでなく、観光事業者、商店、学校、病院、事業所、駐車場事業者等幅広い地域の関係者による公平な受益者負担の考え方が重要</u>である。(文献[22])

調査観点	指摘された問題点
⑤交通に係る制度・法規制に関する問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>規制緩和によりバス事業者の新規参入・退出が原則自由になったため、今まで公共交通に関与してこなかった自治体でも、イニシアチブを取り「まちの交通」を考える必要が生じた。</u>（文献[3]） ・ <u>各交通モードを総合した法制度が必要</u>である。その際、英仏の事例が参考になる。（文献[4]） ・ 活用できる自治体が限られるような制度では成果が得られにくい。（文献[9]） ・ <u>国庫補助金要件を満たすための路線・ダイヤ設定となる傾向</u>がある。（文献[14]） ・ 活性化再生法は「自立した活力ある地域づくり」をするための公共交通活性化事業を行うことが中心で、交通政策とは言い難い。（文献[24]） ・ 赤字を補填する形の補助金制度のため、<u>事業者は経営努力を怠り、一層公共交通を衰退させた。</u>（文献[28]） ・ 活性化・再生法では都道府県の位置付けが全く行われておらず、<u>国と都道府県が協調して補助する広域・幹線バス路線と地域内公共交通が別個に検討されがち</u>である。（文献[14]）

調査観点	指摘された問題点
<p>⑥行政と民間の交通事業者との関係、民間の交通事業者同士の関係に関する問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・行政と民間事業者で需要予測に対する認識が異なる事例がある。(文献[7]) ・規制緩和後の<u>地域協議会や地域公共交通会議では多様な主体が参加するも、組織の形骸化や廃止の先送りなど、有効活用されない例が見られた。</u>(文献[10]) ・事前の検討が不十分であるために既存路線網と競合し、ネットワークが機能しなかったコミバスの事例がある。(文献[14]) ・<u>公共交通の位置付けが国（公共交通の競争力アップ）と自治体（交通弱者へのモビリティ確保）とで認識に相違がある。</u>(文献[14]) ・路線退出圧力の高まりに対する抑制や対応策の検討について地域協議会は路線バスについてしか機能せず、協議会に参画するケースの少ない<u>鉄道に関しては、その退出意向の増加への対応に苦慮する自治体が多かった。</u>(文献[14]) ・<u>鉄道駅前が JR の敷地だと、民間バスの駅前までの乗入れが認められない事例がある。</u>(文献[20]) ・公共交通全体のサービス水準が低下している現状では、各路線間・交通モード間の連携が重要であるにも関わらず、そのような<u>連携が行なわれる場が十分になく、従前のモード別、事業者別の施策で相互調整機能が発揮できない状況が生じている。</u>(文献[26]) ・我が国においては、<u>運営スキームを大きく3つに分けて議論することが重要である。</u>1) 大都会の需要の多い地域での「民設民営」を中心にするスキーム、2) 地方都市のように需要が減少している地域は「公設民営」と「民設民営」とのミックスが中心、3) 需要が見込めない過疎地域は社会保障的な「公設民託」のスキーム (文献[28])
<p>⑦交通に関する人材に関する問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>自治体等施策を行なう側に正しい知識やノウハウが欠如しているために、施策の効果が得られないケースがある。</u>近年増えてきた TDM 関連社会実験では、需給ギャップの緩和という本来の趣旨が十分に理解されず、効果を上げられない事例が増えてきた。P&R 施策では、駐車場を作っただけで利用者の意識を変革させられるには至らず、成果が得られない事例がある。(文献[3]) ・交通事業者や自治体の職員が安易に<u>公共交通に費用対効果の概念を導入し、サービス水準を下げてしまった結果、公共交通が衰退していった。</u>(文献[28]) ・規制緩和後の相次ぐ<u>バス路線撤退に対し、自治体や地域住民にノウハウがなく、対応できないまま路線撤退が進行していった。</u>(文献[9]) ・BRT や LRT は、その機能や役割を深く理解しないままに議論・検討している事例がある。(文献[10]) ・他の地域の成功例を単純に真似て失敗するケースがある。(文献[22])

調査観点	指摘された問題点
<p>⑧その他地域公共交通に関する問題点、公共交通維持のための取組実施状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ LRT 導入に関し、軌道インフラや車両の技術水準、それに裏打ちされる車両の快適性、システムの利便性などの多くの点において、我が国の路面電車は大きく水をあけられている。(文献[3]) ・ 地域公共交通確保維持改善に向けて行った自治体の取組は、思慮に欠け失敗に終わるものも多かった。失敗事例を以下のように分類する。(文献[18]) <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>事例のマネ、計画づくり自体が目的化、イメージの一人歩き、住民ニーズの取り違え、地元住民との調整不足、交通事業者との調整不足、周知の不足、ダイヤ設定のミス、運賃設定のミス、予算の不足</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ・ 小都市でのトランジットモール導入は慎重に判断するべきである。ある程度の人口規模の都市の中心市街地でないと効果は期待できない。[文献(5)] ・ 我が国で P&R が進まない大きな理由は、欧米と異なり駐車場料金が有料である点である。(土地の確保の難しさから) (文献[20]) ・ 安易に実証運行の結果から常時運行を計画・実行すると失敗する事例がある。より効果的な施策の模索や施策の定着を図る必要がある。(文献[22])

以下では、①から⑧までの調査観点毎に各文献の記述を整理した結果を示す。

①交通計画策定に当たっての問題点

(a) (1)[1] 喜多(2011)

- ・ 移動に困難をきたしているがゆえに“健康で文化的な生活”を営めない状況下におかれている人々の存在を見過ごし得ない状況にある。
- ・ このような状況が生じる一つの原因は、交通政策がしばしば土地利用の後追い行政となっている点にある。
- ・ 行政から将来時点における交通サービスの確保方針が明確に示されてこなかったため、住民も将来の公共交通サービスについて深く考えずに居住地を選択してきた。
- ・ 住民も自治体も短期的視点で動いている状況が見受けられる。

(b) (2)[2] 中村(2013)

- ・ 金沢や浜松などバス前提の都市交通マスタープランを持つ日本の都市はいくつかあるが、本来は、土地利用と空間構成と活動量をもとに、都市計画において必要なバス路線とサービス水準を述べるのがよい。
- ・ BRT の有名事例であるクリチバ(ブラジル)やボゴタ(コロンビア)では都市計画

や交通政策のマスタープランであらかじめ必要なバス路線を明示していた。

- ・フライブルク（ドイツ）のリーゼルフェルト地区の開発では、先に LRT を整備してから住宅建設等を行ったため、住民の入居時には車を買うインセンティブが落ちる。
- ・バスだけで採算を考えているだけでは限界があるため、先行的に投資して高頻度サービスを提供し、それにより沿線人口が増え地価が上昇し税金が増える、という考え方も重要である。

(c) (3)[3] 交通工学研究会(2013)

ア. バス路線網再編の問題

- ・参考箇所：第 6 編 道路の計画と管理、第 4 章 道路上の公共交通と道路関連施設、4.1 道路上の公共交通、(2) 路線バス、p.254
- ・新交通システムあるいは路面電車など軌道系システムの整備に合うように、実効性のあるバス路線再編をどう進めるかが課題である。
- ・需給調整撤廃に伴い不採算路線からの民間バス事業者の撤退が進む中で、公的な介入を含めた交通網の再編成をどう進めるかが課題である。（「⑥行政と民間の交通事業者との関係、民間の交通事業者同士の関係に関する問題点」とも関連）
- ・環境や福祉といった視点からバスの役割が見直されている中で、バスの役割をどう位置付けて再編するかが課題である。
- ・情報技術の発展を活用してバスの機能をどのように高度化しつつ再編するかが課題である。

(d) (4)[4] 板谷(2013)

ア. 全国共通・一律適用の政策

- ・東京のような人口の大きな都市圏と、それ以外との間で適用する政策を変える必要がある。
- ・フランスの交通法典（旧・国内交通基本法）ではパリ首都圏だけは他と異なる扱いとなっている。国内計画とは別に、パリ市が作成する計画とイルドフランス州が作成する計画が存在する。
- ・イギリスでは LTP(Local Transport Plan)はロンドンでは適用されない。代わりにグレーターロンドン庁の一部局であるロンドン交通局が地域実行計画（LIP: Local Implementation Plan)を策定する。

(e) (5)[7] 加藤ほか(2009)

ア. LRT 導入における当局内での認識の相違に関する指摘

- ・県と市の出した計画案が知事に拒否され（事業費が過大）、県が市に出した今後の計画案が市には受け入れがたいものだったため、協働で計画検討を進めていくことに壁が生じた。県と市との認識の違いによって計画検討に遅れが生じる可能性がある。
- ・知事選及び市長選により LRT 推進派が選出され、検討が前進した。行政のトップ

の交代により計画の方向性が変わり得ることが示唆されている。

(f) (6)[11] 高野・森本(2012)

ア. 誤った需要予測の可能性

- ・デマンド型交通(Demand Responsive Transit: DRT)の利用者数推計の際は、情報の周知を考慮し、導入時の利用者数は需要予測時よりは少ないと考えて計画を立てる必要がある。

(g) (7)[12] 喜多ほか(2012)

ア. 公共交通の位置付けを計画に反映させる必要

- ・公共交通導入にあたり個々の問題に対する対症療法的な計画を具体化するだけでなく、地域公共交通の問題点を明確化するとともに、地域の目指すべき方向を示し、関連諸計画との整合も図った総合的な視点から地域公共交通を立案することが望まれる。
- ・公共交通利用者の減少に伴い、乗合バスサービスが民営の事業として成り立たなくなってきた状況について、民間の手に委ねるのみでは社会的に必要なサービスが十分に供給できないという意味で、公共交通サービスが「交通産業」から「社会資本」に変化したと考えている。
- ・従って、自治体の責任のもとで効率的かつ効果的な計画を立案し実施すべきである。

(h) (8)[13] 谷本ほか(2012)

ア. 需要予測手法の簡便化の必要性

- ・地方自治体が公共交通計画の策定を行うことを求められている中で、できる限り簡便に潜在利用者数推計を行う手法が有用と考える。
- ・原単位法のアプローチにより潜在利用者数を把握することで、公共交通サービスの持続可能性や供給するサービス水準、運行形態の検討を行うことができる。

(i) (9)[14] 加藤・福本(2010)

ア. 計画策定に向けての工夫の必要性

- ・地域公共交通活性化及び再生に関する法律などの法整備によって、効果が期待通りに得られない地域公共交通が多くあった。問題解決に向けては、効率的・効果的な事業実施を評価するための目的・目標を明確に策定したり、現場・地域の参画や意見反映を積極的に盛り込むための工夫をすることが必要である。

(j) (10)[16] 谷本・喜多(2009)

ア. 現状が住民の将来に対する交通ニーズに影響

- ・交通手段の充実度が低い地域の住民が形成する活動ニーズは、その環境に適応した

控えめなニーズとなっており、したがって活動ニーズの充足にのみ着目して交通計画を策定した場合、当該計画には地域公共交通のサービス水準の地域間格差を拡大させる指向性が備わる。

(k) (11)[22] 国土交通省・総政局(2008)

ア. 新サービス導入は慎重に検討すべき

- ・実証運行については、サービスの提供者・利用者双方がシステムの運用になれるまで、さらに、施策がある程度定着するまで一定期間実施し、結果についてきちんと評価した上で結論を出すべきである。

イ. 継続的に推進できる体制づくりの重要性

- ・公共交通機関の運営・管理に当たっては、社会福祉協議会や NPO などの団体が持つ施策やノウハウを活用することも有効である。
- ・合意形成後も協議会は、地域の実情に併せた形で継続していくことが重要である。
- ・ボランティアだけで事業を継続することは難しい。運営のための継続的な資金確保が必要である。
- ・取組主体のいずれにも利益・メリットがあるような体制づくりが必要である。
- ・常にサービス・取り組みの内容を見直していける体制づくりが必要である。

(l) (12)[27] 喜多ほか(2009)

ア. 広い視野での対応の必要性

- ・「利用者が少ない路線は廃止」「改善は不満足度の高い路線に」といった場当たりの対応が散見される。

(m) (13)[31] 川上編(2013)

- ・人口規模の小さな都市では交通計画立案の基礎となる交通調査そのものが行われていない場合が多い。
- ・その都市の都市構造や都市の発展経緯など、地域特性に対応した交通政策の立案が重要である。

(n) (14)[30] 加藤・福本(2013)

- ・自治体は補助金を支出していない路線バスや鉄道に対して何らの権限も有しておらず、そもそもその維持改善が自治体の仕事であるという認識が薄かった。さらに、有効な意見表明や施策実施ができるほどのノウハウや財源がなかった。

そのため、連携計画ではコミバスや3セク鉄道に関するものが主で、既存の路線バスや鉄道等を含めた包括的な公共交通計画が策定されることは極めて稀であった。

- ・生活交通ネットワーク計画では、そもそも補助を得たい系統しか載せてはいけないため、「補助対象系統リスト」というのが実態である。また、定量的な目標・効果を

記載することになっているが、自治体の理解が不十分であるため、国が評価フォーマットで例示した「利用者数」「収支率」をそのまま指標に採用する自治体が大半となったり、目標値の設定も根拠の薄いものであったりする。

そもそも、各系統（群）で評価することが適切なのか、ネットワーク全体での評価がより適切なのか、その場合、補助対象外系統はどう扱うのか、という問題点がある。

- ・それまでの活性化・再生総合事業では、各地域の自主性を尊重しそれを国が支援する形であったのに対し、生活交通サバイバル戦略では、国が定めた要件に合うものを支援する形となった。さらに、補助対象は協議会ではなく交通事業者となっている。

②交通と都市機能の整合性の確保に当たっての問題点

(o) (1)[5] 中西(2008)

ア. トランジットモールの普及

- ・多くの都市で 1980 年代からトランジットモールの取り組みがなされてきたが、多くは社会実験で終わった。
- ・萩市のコミバス「まあーるバス」で導入されていたが、より収入が見込まれるルートへ路線変更となったため、トランジットモールは廃止された。

(p) (2)[14] 加藤・福本(2010)

ア. 自治体間や交通モード間での整合性の欠如

- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の施行により、法定協議会の設置は各所で見られたが、単一市町村・単一モードを対象とした協議会や連携計画が多く、地域全体の公共交通網を扱うものが少なかった。

(q) (3)[15] 渡邊(2012)

ア. 交通と居住地区の整合性

- ・長期的には、地域公共交通が不便な地域に居住している住民を地域公共交通サービスが比較的充実している地域に誘導することは不可避(コンパクトシティ)である。

(r) (4)[17] 谷口(2007)

ア. コンパクトシティ政策と公共交通

- ・単なるコンパクト化政策だと、郊外から都心に移転しても自動車依存から脱却させられないが、モビリティ・マネジメント策と連動させることで効果を発揮できる。
- ・都心の魅力そのものを高めることがスムーズな行動変容につながる。

(s) (5)[25] 盛岡市議会定例会(2010)

ア. 街づくりとの関連性

- ・街づくりも鉄道中心から道路活用を中心とした市街地形成に移行している現状である。

(t) (6)[29] 大橋(2009)

ア. 交通政策の限界について

- ・交通サービスは派生的需要であるので、都市政策と交通政策の整合性を採りつつバス問題解決を図らない限り、安易な補助制度を続けても持続可能な公共交通システム構築に向けた本質的解決はできない。
- ・中心市街地の活性化を行う目的の交通政策であっても、「都市」政策としては郊外化を促進させるものが同じ年で行われている場合もある（弘前市）。

(u) (7)[31] 川上編(2013)

- ・長期的な視点で居住地選択の誘導を図るためには、土地利用方針として、どこにどのような都市機能を配置していくかを明確にする必要がある。目指すべき土地利用や都市の形態を明らかにし、その実現方策として交通機能の配置を検討すべきである。
- ・富山市では、まちなかにあった主要公共施設（県立図書館：1969年、市民病院：1973年、日石病院：1996年、保健所：1997年）が郊外に移転し、1999年実施の富山・高岡広域都市圏PT調査では自動車分担率は72%と非常に高い水準にある。
- ・特に人口10万人以下の小都市の場合、公共交通を担うのはほとんどが民間バス事業者であり、公共交通空白地域も多い。そのような中で、地方都市では市街地の郊外化と自動車利用の普及により、公共交通の利用車数が減少し、公共交通機関（主に、バス路線）の維持ができない状態が継続している。

③交通に関する住民合意に当たっての問題点

(v) (1)[5] 中西(2008)

ア. トランジットモール導入効果

- ・社会実験結果の分析から以下のことが分かった。
来街者数は増加する、来街者の評価は高い、といった効果がある一方で、地元商店街の売り上げが伸びず、地元商店街の反対が多い傾向がある。

イ. トランジットモール導入に際する住民合意

- ・前橋市の銀座通りではトランジットモール導入以前より毎日10:00~20:00は一般車両の通行が規制されていた。金沢市の横安江通りでも終日車両通行止めの歩行者専用道路だった。そのため、通行規制に伴う地元の強固な反対や周囲の渋滞のおそれがなく、地元の合意形成や警察協議に大きな障害が無かった。
- ・活力低下に対する地元商店街の危機感が高くないと合意が得にくい

(w) (2)[7] 加藤ほか(2009)

ア. 合意形成の困難さ～宇都宮市の LRT 導入事例～

- ・ LRT 導入推進者と反対側で、関心のある 이슈が異なる。
- ・ 導入推進者は地球環境問題、地域経済、交通利便性、採算性の全ての 이슈に関して関心を持っているのに対し、反対側は主に採算性に関心がある。
- ・ 反対者の論点の幅を広げる再フレーミングを施すことで、議論がまとまる可能性がある。

(x) (3)[22] 国土交通省・総政局(2008)

ア. 合意形成のポイント

- ・ ビジョンを示して、ビジョンに向かってブレずに検討を進めることが重要である。
- ・ 各論においては利害が対立していることを前提に、それぞれがおかれている立場を理解しあい、丁寧に話し合うことが重要である。
- ・ 公共交通の輸送量・収入・経費に関する現状や予測値など客観的なデータに基づいた議論が効果的である。
- ・ コミュニケーション技術を持つ専門家の投入も効果的である。

イ. 地域住民とのコミュニケーションの重要性

- ・ ワークショップ、タウンミーティング、広報誌など様々な方策がある。
- ・ 自ら足を運ぶことにより住民の意識も高まり、施策の理解も得やすい。
- ・ 住民の体験や評判が、口コミ等で広まる効果は大きい。
- ・ 新聞やマスコミで好意的に報道されることも効果が高い。インターネットによる PR 効果も大きいですが、利用者層に留意すべきである。
- ・ 地域において認知度の高い NPO に関わってもらうことも有効である。
- ・ 観光客を対象とする施策であっても地元住民への周知は必要である。

④交通に係る権限及び財源に関する問題点

(y) (1)[3] 交通工学研究会(2013)

ア. モノレール・LRT の導入障壁としての財源の壁

- ・ 参考箇所：第 6 編 道路の計画と管理、第 4 章 道路上の公共交通と道路関連施設、4.1 道路上の公共交通、(2) 路線バス、p.253
- ・ 自動車交通による弊害が顕在化して公共交通を見直す機運が高まっている一方で、財源面からモノレールや LRT ではなくバスを活用すべき、という流れが近年ある。

(z) (2)[4] 板谷(2013)

ア. 財源

- ・ 日本の公共交通は民間事業者が運賃収入をベースに営利事業として展開するケースが一般的だが、今後は公的資金の導入を視野に入れた交通政策が必要である。

- ・フランスでは交通税制度、ロンドンでは混雑税といった有効な財源措置があり、財源を確保して地方自治体が交通行政に強く関わっている。

(aa) (3)[7] 加藤ほか(2009)

ア. LRT 導入における財源の問題に関する指摘

- ・適切な政策プロセスマネジメントの必要性がある。諸関係主体の問題認識を正確に把握した上で、関係主体間の認識の違いや協働の可能性を丁寧に検討すれば、財源の問題が改善されるのではないか。
- ・事前調査段階においても赤字予想となる計画がある。当初計画区間と、延伸計画区間を含めた全体計画区間のどちらにおいても、初期投資額の回収は不可能だという見通しを示している。

(bb) (4)[10] 日本交通学会(2011)

ア. 政策実施上の制約

- ・参考箇所：第9章 都市交通・地域交通政策、0906 大都市圏のバス、pp.199—200
- ・我が国では、BRT 導入にあたり施設整備と運行の組織分担を強いられるなど、普及のための制度的課題が山積している。

(cc) (5)[14] 加藤・福本(2010)

ア. 財源措置の必要性

- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律では起債対象化以外の財源措置が規定されていないため、中核市レベルにおいて LRT・BRT 導入を実現させるためには財源確保が重要な課題となろう。

(dd) (6)[19] 竹内(2000)

ア. 自治体の公共交通に関する権限

- ・需給調整規制の廃止に先立ち、規制緩和後は自治体の交通政策は大きく変化し、自治体が公共交通サービスを担う必要が生じるため、自治体の公共交通に関する権限を増やすべきである。

(ee) (7)[21] 鈴木(2008)

ア. 地方バス事業の財源確保の困難さ

- ・高齢化やモータリゼーションの進展により、乗合バスなどの公共交通機関の輸送人員は年々減少し、交通事業者の経営事情は極度に悪化した。
- ・2002年の需給調整規制撤廃により、参入の少なさに比べて撤退の動きは活発化している。
- ・乗合バスなどの公共交通機関の利用者は限定され、年々輸送人員が低下したことに

よって、担い手である交通事業者の経営事情が極度に悪化している。特に平成十四年の道路運送法改正にともなう需給調整規制の撤廃、いわゆる規制緩和によって、乗合バスの参入・撤退の手続きが簡素化されたことにより、参入の少なさに比べて、撤退の動きは活発化している。今後高まることが予想される公共交通へのニーズと、経営的な現実とのギャップは大きな課題となっている。

(ff) (8)[22] 国土交通省・総政局(2008)

ア. 関係主体間の役割分担（特に費用負担について）

- ・費用負担については、交通事業者や自治体だけでなく、観光事業者、商店、学校、病院、事業所、駐車場事業者等幅広い地域の関係者による公平な受益者負担の考え方が重要である。
- ・マイカー利用者への協力金等、多様な財源の活用も重要である。
- ・地域の関係者による負担金などにより公共交通を支える場合であっても、運賃収入が増加するためのインセンティブ措置を講じておくことも重要である。
- ・自治体の負担を考えるに当たっては、財政支出額削減という観点だけでなく、観光振興などの地域活性化、住民の利便性向上にどの程度資するかといった観点も重要である。

(gg) (9)[25] 盛岡市議会定例会(2010)

ア. 自治体の権限の少なさ

- ・駅あるいはバス停一つ作るのに国の許可が必要という状況は、地方分権の姿からはかけ離れている。

(hh) (10)[32] 辻本(2009)

ア. 地方鉄道の採算性

- ・平成 17（2005）年度において、我が国で地方鉄道を運営する事業者のうち、営業黒字の事業者は約 3 割に過ぎず、輸送密度 3,000 人未満の事業者に限ると、約 7% となる。

表 2-4 地方鉄道の採算性

輸送密度 (単位：1日 1km あたり人)	事業者数	黒字事業者数	黒字率 (%)
~1,000	35	0	0
~2,000	21	3	14.3
~3,000	12	2	16.7
~4,000	6	4	66.7
~5,000	5	3	60
5,000~	35	23	65.7
計	114	35	30.7
3,000 まで	68	5	7.4
3,000 超	46	30	65.2

出典：辻本[2009]

(14)[30] 加藤・福本(2013)

- ・自治体は補助金を支出していない路線バスや鉄道に対して何らの権限も有しておらず、そもそもその維持改善が自治体の仕事であるという認識が薄かった。さらに、有効な意見表明や施策実施ができるほどのノウハウや財源がなかった。

そのため、連携計画ではコミバスや3セク鉄道に関するものが主で、既存の路線バスや鉄道等を含めた包括的な公共交通計画が策定されることは極めて稀であった。

- ・2000年代初頭の需給調整規制撤廃と同時に、自治体の生活交通確保策に特別交付税措置が設けられる一方で国庫補助制度も限定的となった。
- ・鉄道・乗合バス事業に関する制度体系が運賃収入による独立採算を原則とする一方で、自治体が無条件で事業者の路線廃止を認めないというのは、需給調整規制がありかつ路線網全体として黒字である時にしか成立しない。

⑤交通に係る制度・法規制に関する問題点

(ii) (1)[3] 交通工学研究会(2013)

ア. 規制緩和による影響

- ・参考箇所：第6編 道路の計画と管理、第4章 道路上の公共交通と道路関連施設、4.1 道路上の公共交通、(2) 路線バス、p.253
- ・規制緩和の一環として、バス事業者の新規参入や撤退が基本的には自由になる（需給調整の撤廃）ことを踏まえて、自治体がイニシアチブを取り「まちの交通」を考える必要がある。

イ. バスレーンの有効活用

- ・参考箇所：第6編 道路の計画と管理、第4章 道路上の公共交通と道路関連施設、4.1 道路上の公共交通、(2) 路線バス、p.254
- ・バス優先方策としてのバスレーン規制は30年以上の歴史があるが、有効に機能し

ている例は多くない。

成功例) 東京：玉川通り、名古屋：新出来町線、大阪：大正通り、など

- ・必ずしも有効に機能していない既存バスレーンに対して以下のような工夫が必要である。

レーン通行車両台数、設定時間帯の短縮、レーン端点の交差点停止線からのセットバックによる機能高度化、中央寄車線のバスレーン化、路側車線を駐停車帯とし次の車線をバスレーン化

(jj) (2)[4] 板谷(2013)

ア. 各交通モード別の法律

- ・各交通モードを統合した法律が必要である。
- ・イギリスの交通法やフランスの国内交通基本法では、自動車中心主義からの脱却を掲げ、各交通手段を総合的に考慮している。
- ・英国交通白書では、各交通手段間の連携、環境との連携、土地利用計画との連携、教育・健康および富の創造のための施策との連携という4つの連携が掲げられている。
- ・仏国交通基本法も、各交通機関間の競争関係の確保とターミナル等での協力義務、地方分権、鉄道改革、都市交通の運営方法等について細かく規定している。

(kk) (3)[9] 加藤(2011)

ア. 地域公共交通活性化・再生総合事業の有効性の低さ

- ・2008~2010年度の「地域公共交通活性化・再生総合事業」において国がインセンティブを用意したのは、LRT・BRT・航路・乗継施設・鉄道を高度化・再生するための地域公共交通特定事業と、DMVや水陸両用車といった新しいモードの導入を円滑化するための新地域旅客運送事業である。しかしこれらについては活用できる自治体が限られており、現在に至っても活用例は多くないままである。
- ・一方で、地域公共交通総合連携計画で画期的だったのは、今まで非常に限られた自治体しか策定していなかった公共交通計画を多くの自治体がつくるようになったことである。

(ll) (4)[14] 加藤・福本(2010)

ア. 補助金目当ての路線・ダイヤ設定となる危険性

- ・国庫補助金要件は全国一律であるため、それを満たす路線・ダイヤとすることが一種の聖域となり、地域公共交通会議や活性化・再生法定協議会での公共交通再編の議論において大きな制約となっていることも少なくない。

(mm) (5)[24] 可児(2009)

ア. 地域公共交通活性化・再生法の問題点

- ・活性化再生法は、公共交通機関が一体的に活性化を推進するための特例等を定める必要から提出されたもので、地域社会が抱える交通問題を総合的に解決するためのものとなっていない。
- ・国が交通に関して基本的な方針を策定するときは、地域の交通政策の推進のために支援をし、その交通政策の一部に公共交通を活かしたまちづくりがあるという位置付けが必要である。
- ・この法律は「自立した活力ある地域づくり」をするための公共交通活性化事業を行うことが中心で交通政策ではない。
- ・国が策定した事業に地域が合わせて事業を行う行政のやり方について、地方自治が発揮されない。
- ・地域交通の確保の課題は公共交通の活性化だけでなく、まちづくりと一体的な事業が中心となり、それにこたえる制度設計になっていない。

(nn)(6)[28] 小島(2011)

ア. 補助金制度の悪影響

- ・経営不在を助長する結果となった（コスト削減努力が補助金減につながるため）。
- ・顧客不在の労使関係を助長する結果となった（業績悪化を運賃値上げに転嫁し、一層の顧客の減少を招いた。補助金に支えられている労使には、行政こそがお客様で、乗客が見えていなかった）。
- ・その結果、公共交通の衰退を助長した。

イ. 規制緩和の悪影響

- ・規制緩和が公共交通の衰退に拍車をかけた。衰退産業の規制緩和が過当競争を生み出し、それが不当廉売を生み出した。下がり続ける賃金による人材不足のため、業界が衰亡した。

⑥行政と民間の交通事業者との関係、民間の交通事業者同士の関係に関する問題点

(oo)(1)[7] 加藤ほか(2009)

ア. 市当局と地元バス事業者の間での認識の違い

- ・市の「新交通システム導入計画調査」における将来需要予測に対し、地元のバス事業者の1つである関東自動車(株)は楽観的との指摘がなされた。

(pp)(2)[10] 日本交通学会(2011)

ア. 議論の場が有効に活用されない

- ・参考箇所：第9章 都市交通・地域交通政策、0907 地方都市圏のバス、pp.201—202
- ・規制緩和以前は路線廃止プロセスが不明瞭だったが、2001年頃から都道府県中心の地域協議会や市町村中心の地域公共交通会議で路線廃止の可否と事後対応を協議することとなった。

- ・しかし、これらの組織は、形骸化したり、廃止を先送りにするだけで、将来の公共交通体系を決めるに至らないことが多かった。
- ・平成 19（2007）年の制度改正による地域公共交通総合連携計画の策定を待つしかなかった。

(qq) (3)[14] 加藤・福本(2010)

ア. 事前の検討が不十分であることに起因する路線競合

- ・コミュニティバス・ネットワークが十分に検討されずに広がり、既存の鉄道・路線バス網と競合するケースが生じた。
- ・コミュニティバスが全国的に広まってきたが、そのネットワークが既存の鉄道・路線バス網と一体的に機能するような検討は必ずしもなされず、むしろ両システムが並列することになり、結果的に公共交通網全体の底上げを図るものとしては機能しなかった面がある。

イ. 主体間の話し合いの場が十分に機能しない

- ・路線退出の抑制や対応について地域協議会は路線バスについてしか機能せず、鉄道の退出意向の増加への対応に苦慮する自治体が多かった。
- ・規制緩和による路線退出圧力の高まりに対し、路線バスに関しては地域協議会がその抑制や対応策の検討に一定の役割を果たすことで、退出が増加することはなかったが、そのような仕組みのない鉄道については退出意向が増加し、多くの自治体が対応に苦慮していた。

(rr) (4)[20] 鈴木(2001)

ア. バスと他の公共交通機関との連携

- ・公共交通機関同士の乗換えのしやすさはバスの利用・利便性に大きく影響する。
- ・鉄道の駅前が JR の敷地の場合、民間バスの駅前までの乗り入れが認められないケースがある（北九州都市モノレールの JR 小倉駅乗り入れのような好例もある）。
- ・参考；
例①）ブリュッセルではバスとトラムが同じ停留所で乗降可能
例②）熊本電鉄御代志(みよし)駅では電車とバスがほぼシームレス
- ・バスと鉄道・地下鉄との間でのダイヤ調整・出発制御で工夫も可能である。
例）大阪市交通局住之江公園駅：地下鉄到着が遅れた場合にバス発車も遅らせる。

(ss) (5)[26] 喜多(2011)

ア. 社会情勢の影響

- ・公共交通全体のサービス水準が低下してくると、乗り継ぎや相互補完性が利便性に及ぼす影響がこれまで以上に大きくなり、従前のモード別、事業者別の施策では相互調整機能が必ずしも十分ではない状況が生じている。

(tt) (6)[31] 川上編(2013)

- ・公共交通に対して公共がどこまで担うべきかを自治体において検討する必要がある。
- ・現在の行政による支援は、維持できない路線の赤字補填が主体であるが、黒字路線へのさらなる利便性向上のための投資や、主要なバス停施設を道路付属物として公共が整備するなどの負担軽減策なども必要である。

⑦交通に関する人材に関する問題点

(uu) (1)[3] 交通工学研究会(2013)

ア. TDM 施策の趣旨理解

- ・参考箇所：第6編 道路の計画と管理、第5章 交通需要マネジメント (TDM)、5.3 TDM 実施上の課題、p.260
- ・TDM 関連の社会実験が近年多くの都市で行われるようになってきたが、本来の趣旨である需給ギャップの緩和が十分に理解されずに実施される事例が増えてきた。
- ・当該地区でどのような交通の問題（混雑や環境悪化）が起きているのか、その問題の解決に本当に TDM 施策が有効と想定できるのかどうか事前の分析が必要である。
- ・P&R 施策に際し、自動車で直行している移動者のある層が自発的に転換しようと思っただけのシステム（駐車場の利便性、公共交通の快適性、駅の接続、降車後目的地までのアクセスなど）が入念に検討されないまま実施しても効果が得られない。

(vv) (2)[9] 加藤(2011)

ア. 自治体における人材の欠如

- ・2000年代初頭の規制緩和による地方での相次ぐバス路線撤退に対し、自治体や地域住民が対応する術を持たなかった。
- ・市町村には、自由度の増大した事業者をコントロールするツールが与えられず、自力で確保できるコミュニティバスに目を向けざるを得なかった。

(ww) (3)[10] 日本交通学会(2011)

ア. 交通モードの正しい理解が自治体内で共有されていない

- ・参考箇所：第9章 都市交通・地域交通政策、0906 大都市圏のバス、pp.199—200
- ・我が国での BRT 導入の議論では、連続した専用走行空間の確保と専用車両にこだわりすぎ、バスのもつ柔軟性を総合的に生かして鉄道とバスの技術的な隙間を埋めるという方向性になっていない。

(xx) (4)[22] 国土交通省・総政局(2008)

ア. 地域の取り組みにあたって必要なこと

- ・自治体の職員、首長自らが率先して取り組む意識が必要である。
- ・計画や施策に関するノウハウを持つ人材を確保することが重要である。
- ・国の補助制度や他地域の事例に関する情報が必要。ただし、他の地域のやり方をそ

のまま導入しても上手くいかない。

- ・地域の課題をきちんと把握し、何をすべきか・何ができるかといった、取組の方向性がそれに合致していることが必要である。

イ. 協議会等の設立・メンバー選定のポイント

- ・既存の協議会や検討会を活用することも有効である。
- ・全体協議会とは別に、実働部隊だけからなるコア組織を作ることも有効である。
- ・市町村や交通事業者以外にも、できるだけ幅広い地域関係者の参画が重要である。
- ・協議会等については段階的にメンバーを追加していく方法もある。また、全ての利害関係者が協議会等に加わらなくても個別に説明し、話し合うという方法もある。
- ・国、県、学識経験者など地元の利害にとらわれず、客観的な視点から問題把握ができるメンバーを加えることが効果的なことも多い。

(yy) (5)[23] 喜多(2012)

ア. 考え方・認識について

- ・地域公共交通計画の策定をする際、住民の代理人としての自治体の役割は、本来、適切な行政判断により「利用者としての住民」と「負担者としての住民」とをリンクさせることであるのだが、残念ながら我が国の地方自治ではこのリンクが欠如している。
- ・利用者が同時に負担者でもあるという地域公共交通計画の基本的な考えが自治体に欠如している。

(zz) (6)[28] 小島(2011)

ア. 公共交通の捉え方

- ・公共への誤った費用対効果の概念を行政が導入(シビルミニマムという認識の欠如)してしまったことで、公共交通が衰退していった。

(aaa) (7)[30] 加藤・福本(2013)

- ・地域公共交通計画を政策実施のために活用し、また進捗状況に応じて変更していくという意識がまだ十分に浸透されず、いまだ国庫補助を得ることに主眼を置く自治体が多い。
- ・自治体は補助金を支出していない路線バスや鉄道に対して何らの権限も有しておらず、そもそもその維持改善が自治体の仕事であるという認識が薄かった。さらに、有効な意見表明や施策実施ができるほどのノウハウや財源がなかった。

そのため、連携計画ではコミバスや3セク鉄道に関するものが主で、既存の路線バスや鉄道等を含めた包括的な公共交通計画が策定されることは極めて稀であった。

- ・コミバスやタクシー車両によるデマンド乗合等について、地域公共交通会議の協議を経ることで運行可能となるため、各地で地域公共交通会議が設置された。しかし、それまで大半の自治体では公共交通担当者・部署は補助金支出事務のためにあるよ

うな状況であったため、とにかく同意を求める「手続型」会議を開催する市町村が多かった。

- ・様々な制度整備をあくまで「手続」「義務」としかとらえない自治体が多数存在しているため、各制度は自治体に「義務付け」ることは望ましくない。

⑧その他地域公共交通に関する問題点、公共交通維持のための取組実施状況

(bbb) (1)[3] 交通工学研究会(2013)

ア. 海外の LRT 導入成功事例の特色

- ・参考箇所：第 6 編 道路の計画と管理、第 4 章 道路上の公共交通と道路関連施設、4.1 道路上の公共交通、(1) 路面電車と LRT、表 6-5 海外の LRT 導入成功事例の特色、p.253
- ・軌道インフラや車両の技術水準、それに裏打ちされる車両の快適性、システムの利便性などの点において、我が国の路面電車は大きく水をあけられている。
- ・海外の LRT 導入成功事例の特色に関する表を以下に示す。

表 2-5 海外の LRT 導入成功事例の特色

項目	特色
車両	<ul style="list-style-type: none"> ・(超) 低床車両の例が、特に最近増加した。(すべてではない)(弱者にやさしく、乗降時間短縮にも大きく寄与) ・モダンなデザインの連節車両
軌道	<ul style="list-style-type: none"> ・専用区間(障壁等での区分、高架、地下等)の割合が多い ・都市部ではトランジットモールになっている例が多い ・騒音低減、景観、環境配慮イメージ強化のために、緑化された軌道式の例が増えてきている
路線の位置	<ul style="list-style-type: none"> ・都心部の歩行者でにぎわう区間を通る ・都心から放射状の観戦的なコリドーを経由し、沿線が十分に開発されている(線的あるいは拠点的)例が少なくない
駅	<ul style="list-style-type: none"> ・主要ターミナルでは利用者の利便性の点で工夫されたデザインとなっている ・低床車両でない事例では、ホームの一部あるいは全部のかさ上げで対応している
運賃システム	<ul style="list-style-type: none"> ・ゾーン運賃、均一運賃 ・各駅で車両のすべての扉から乗り降りができるいわゆる無改札の自主申告方式(必要以外はチケットの定時は不要)。検札時に無賃乗車利用者は高額な罰金を払うシステム(停車時間を短縮でき、輸送能力を高める)
乗り継ぎシステム	<ul style="list-style-type: none"> ・路線間あるいはバスと LRT の乗り継ぎで新たに運賃を払うことはない(統一的な運賃システム) ・都市の基幹的な路線が LRT、補完あるいは端末路線がバスという役割分担の都市が多い

項目	特色
新規導入目的 導入・運営費用	<ul style="list-style-type: none"> ・都心の活性化、公共交通利用促進（渋滞緩和対策として直接的に位置付けている例は多くない） ・導入のための初期費用は、様々な形態で補助される

出典：『道路交通技術必携 2013』（交通工学研究会、2013、p.253）

イ. TDM の施策と実施事例

- ・参考箇所：第 6 編 道路の計画と管理、第 5 章 交通需要マネジメント (TDM)、5.2 TDM の実施事例、TDM の施策と実施事例、p.259
- ・TDM の施策と実施事例を以下に示す。

表 2-6 TDM の施策と実施事例

施策分類	TDM 施策	TDM の実施事例
①発生源の調整	通信手段による代替(SOHO、電子会議、電子ショッピング)	
	勤務日数の変更(圧縮勤務)	
②手段の変更	公共交通の利用促進(P&R、P&BR 等の複数手段の組み合わせ利用促進、走行条件の改善、情報提供)	<ul style="list-style-type: none"> ・札幌 PTPS ・金沢市通勤 P&BR、観光 P&BR ・浜松通勤契約バス・モーニングダイレクト ・長岡買物バス券 ・横浜バス運行情報提供実験 ・鎌倉七里ヶ浜 P&レール R ・日立 P&BR 実験 ・金沢ダイナミック P&R 実験
	自転車交通の利用促進(自転車ネットワーク整備、走行上の優遇、レンタサイクル(都心、駅端末))	<ul style="list-style-type: none"> ・札幌レンタサイクル
③出発時刻の変更	時差出勤、時差通学、フレックスタイム、ダイナミック・ロープラ	<ul style="list-style-type: none"> ・浜松時差出勤 ・広島時差出勤 ・追浜企業間時差出勤 ・シンガポールのロープラ
④経路の変更	動的交通情報提供、流入調整、ダイナミック・ロープラ	<ul style="list-style-type: none"> ・VICS ・ランプ流入制御 ・首都高/阪高の環境ロープラ
⑤適切な自動車利用の誘導	自動車交通の規制、誘導(物理的な規制・誘導、経済的な規制・誘導、法的な規制・誘導)	<ul style="list-style-type: none"> ・東京都自動車排出窒素酸化物自主管理 ・カリフォルニア州のロープラ
	駐車政策による規制、誘導(供給量のコントロール、料金のコントロール、配置のコントロール、駐車規制の見直し)	<ul style="list-style-type: none"> ・札幌違法駐車防止条例 ・日本橋横山町トラックタイムプラン ・ロンドンのレッドルート
	社会習慣、商習慣の変更(持ち帰り車の排除、5.10 の見直し、休日の分散)	<ul style="list-style-type: none"> ・札幌荷捌きタイムシェアリング実験

施策分類	TDM 施策	TDM の実施事例
⑥自動車の効率的利用	ライドシェアリング(相乗り(カープーリング)、シャトルバス、乗合タクシー)	
	カーシェアリング(都心レンタカー、駅端末レンタカー)	
	物流システムの合理化(物資の共同集配、縦持ちの共同化)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広島物流荷捌き ・ 福岡市荷捌き効率化

出典：『道路交通技術必携 2013』（交通工学研究会、2013、p.259）

(ccc) (2)[5] 中西(2008)

ア. 普遍的な問題点：社会情勢

- ・ モータリゼーションの進展に起因する中心市街地の衰退、都心部の交通渋滞、大気汚染や騒音など多くの課題を抱えている。
- ・ 地球温暖化が顕在化する中で運輸部門の CO2 排出量抑制対策が遅れ、人口の高齢化により自動車が利用できない人が今後増加することが見込まれることなどから、公共交通の利用促進が大きな課題である。
- ・ 自動車に過度に依存している現在の状況を変えていく必要がある。

イ. 小都市におけるトランジットモール導入の問題点

- ・ 小都市での導入は慎重に判断すべきである。
- ・ 導入がある程度期待できる都市の条件は、人口規模が一定規模以上存在し、その地域の中心的な都市の中心市街地である。

(ddd) (3)[6] 国土交通省都市局街路交通施設課(2011)

ア. 都市・地域総合交通戦略の策定状況

・ 都市・地域総合交通戦略とは

- ①集約型都市構造への転換に向けての関係者の「総力戦」による戦略的な取組みを進めるためのもの。
- ②地方自治体が都市の将来に向けたまちづくりの問題として交通に関する問題を捉え、主体的に取り組むための有力なツールである。

・ 平成 25 (2013) 年 4 月時点での策定状況

- ①下の表にあるように、既に策定済みの都市は 61 地区、策定中の都市が 16 地区、うち認定（下線付き）が 37 地区となっている。

表 2-7 都市・地域総合交通戦略の策定状況

	都市数	該当都市
策定済み	61	<p><H19 年度策定> 墨田区、新潟市、富山市(第 2 次:H25.1 策定)、高岡市(第 2 次:H26.3 予定)、金沢市、近江八幡市、明石市(第 2 次:H25.3 策定)、倉敷市</p> <p><H20>年度策定> 秋田市、茨城県北臨海都市圏、石岡市・小美玉市、千葉市、立川市、岐阜市、福井市、新居浜市、北九州市、熊本都市圏、宮崎都市圏</p> <p><H21 年度策定> 青森市、盛岡市、横手市、宇都宮市、柏市、町田市、上田市、富士市、安城市、瀬戸市、幸田町、京都市、姫路市(第 2 次:H25.4 策定)、岡山市、福山市、鹿児島市、那覇市、多治見市</p> <p><H22 年度策定> 仙台市、静岡市、浜松市、広島市、高松市、松山市、さいたま市、岡崎市、日立市、高崎市、新宿区、岩国市、沖縄本島中南部都市圏</p> <p><H23 年度策定> 郡山市、札幌市、豊島区、豊田市、四日市市、箕面市、宜野湾市</p> <p><H24 年度策定> 中央区、大和市、刈谷市、長岡京市</p>
策定中	16	福島市(H27.3 予定)、桜川市(未定)、川越市(未定)、中野区(未定)、川崎市(未定)、相模原市(H27 予定)、神奈川県西部都市圏(H27 予定)、名古屋市(H26.3 予定)、堺市(H25 年度中)、茨木市(H26.3 予定)、神戸市(H25.7 予定)、東広島市(H26.3 予定)、高知市(H25 以降)、福岡市(H25 予定)、大分都市圏(H26 予定)、草津市(H25 年度中)
計	77	

出典：国土交通省都市局街路交通施設課 HP

(eee) (4)[8] 廣原(2011)

ア. 公共交通衰退の背景

- ・自家用自動車の普及、宅地の郊外化等により、日常生活における自家用車への依存度が年々高まってきた。そのため、公共交通の利用が長期的に減少した（地方で顕著）。
- ・公共交通の需要の減少が、公共交通事業者の経営の悪化、運行便数の減少や不採算路線からの撤退、公共交通サービスの低下、利用者の減少という悪循環を生み、一層の公共交通離れを招いていると考えられる。

(fff) (5)[11] 高野・森本(2012)

ア. 規制緩和による地方部での公共交通不便地域の拡大

- ・2002 年 2 月の道路運送法一部改正により、地方都市や中山間地域などにおいては不採算バス路線の撤退が加速し、公共交通不便地域の拡大が目立つようになった。

このことが高齢者等のいわゆる交通弱者の公共交通の確保が困難な状況を引き起こした。

(ggg) (6)[14] 加藤・福本(2010)

ア. 公共交通の認識が国と自治体で違う

- ・公共交通の位置付けが国（公共交通の競争力アップ）と自治体（交通弱者へのモビリティ確保）とで認識が異なる。
- ・地域公共交通活性化・再生法では自動車普及に対抗するための公共交通の競争力アップを目的としているが、自治体側は自家用車を自由に使えない人々を対象にしたモビリティ確保として公共交通を捉えているという、認識の違いが大きい。

イ. 都道府県の役割が法律で抜け落ち

- ・活性化・再生法では都道府県の位置付けが全く行われていない。都道府県職員の協議会への参画規定がないため、検討状況を把握できない県が存在する。
- ・国と都道府県が協調して補助する広域・幹線バス路線と地域内公共交通が別個に検討されがちである。

ウ. 制度の周知が不十分

- ・規制緩和からしばらく経ち、改正道路運送法や活性化・再生法等による「地域主権」を促す意図で一連の制度変更があったが、制度に対する理解度や、地域公共交通政策への目的意識、創意工夫、検討実施体制などに関する地域間格差が生じている。

(hhh) (7)[15] 渡邊(2012)

ア. 地域のモビリティ確保について抜本的解決に至っていない理由

- ・地方部の住民の交通に対するニーズを等閑視している。
- ・地域公共交通を維持・存続させるための具体的な政策提言を欠いている。

(iii) (8)[18] 国土交通省

ア. 失敗事例の紹介

- ・地域公共交通確保維持改善に向けて行った自治体の取組は、思慮に欠け失敗に終わるものも多かった。失敗事例を以下のように分類する。

事例の真似、計画づくり自体が目的化、イメージの一人歩き、住民ニーズの取り違え、地元住民との調整不足、交通事業者との調整不足、周知の不足、ダイヤ設定のミス、運賃設定のミス、予算の不足、結果的に経費が増えるだけのデマンド運行
--

(jjj) (9)[20] 鈴木(2001)

ア. パーク・アンド・ライドの普及の難しさ

- ・欧米では有効策として講じられているが、日本では普及から程遠いのが現状である。
- ・主な理由は、駐車場料金は欧米では無料前提の施策だが日本では土地の確保が困難で有料の場合が多いことにある。
- ・考えられる普及のための課題は主に以下の通りである。
 - ①駐車場の位置が適切かどうか（都心から近過ぎないか）
 - ②乗換えに利用者が価値を見いだせるかどうか
 - ③システムの意図の周知が十分かどうか

イ. LRT 導入の問題と対策

・問題点

- ①我が国の路面電車では、専用軌道が少なく一部を除いて車の乗り入れが認められている。
- ②軌道・車両とも低速走行が前提で、専用軌道においても高速対応されていない。
- ③車両・施設の老朽化が著しく、サービス・福祉対応などいずれも前時代的である。
- ④国民的なイメージが過去の遺物に対するノスタルジーの域を出ていない。

・対策

- ①建設・改良の財源の合理的な確保と営業とは別建てのシステム
- ②歩行者・バスとの連携とクルマとの機能分化（軌道式からの車の排除と高速対応が必要）
- ③車両の低床化とバスよりも高い輸送力の確保が課題
- ④まちづくり政策との連携

(kkk) (10)[28] 小島(2011)

ア. 公共交通衰退の理由

- ・マイカー時代の到来で利用者の 40~60%の顧客を喪失した。
- ・地方都市のスプロール化により、交通渋滞が慢性化し、路線バスは定時制を喪失。それが悪循環となり、一層マイカーを増加させる結果となった。

イ. 公共交通運営の形

- ・我が国においては、運営スキームを大きく分けて 3 に分けて議論することが重要である。
 - ①大都会の需要の多い地域での「民設民営」を中心にするスキーム
 - ②地方都市のように需要が減少している地域は「公設民営」と「民設民営」とのミックスが中心
 - ③需要が見込めない過疎地域は社会保障的な「公設民託」のスキーム

(lll) (11)[31] 川上編(2013)

- ・特に人口 10 万人以下の小都市の場合、公共交通を担うのはほとんどが民間バス事業者であり、公共交通空白地域も多い。そのような中で、地方都市では市街地の郊外化と自動車利用の普及により、公共交通の利用車数が減少し、公共交通機関（主に、バス路線）の維持ができない状態が継続している。

(mmm) (12) [32] 辻本(2009)

ア. 地方鉄道の廃止状況

- ・下表に示す通り、平成 12 (2000) 年 3 月の鉄道需給調整規制撤廃から平成 20 (2008) 年 5 月までに廃止された鉄道は 29 路線、約 605km に上る。

表 2-8 2001 年度以降に廃止された鉄軌道

	事業者名	路線名	区間	区間長 (km)	廃止年月日	備考
1	下北交通	大畑線	全線	18.0	2001.1.1	
2	のと鉄道	七尾線	一部	20.4	2001.4.1	
3	名古屋鉄道	谷汲線	全線	11.2	2001.10.1	
4	名古屋鉄道	竹鼻線	一部	6.7	2001.10.1	
5	名古屋鉄道	八百津線	全線	7.3	2001.10.1	
6	長野電鉄	河東線	一部	12.9	2002.4.1	
7	和歌山県	和歌山港線	一部	2.6	2002.5.26	
8	南部縦貫鉄道	南部縦貫鉄道線	全線	20.9	2001.8.1	
9	京福電気鉄道	永平寺線	全線	6.2	2002.10.21	
10	有田鉄道	有田鉄道線	全線	5.6	2003.1.1	
11	ドリーム開発	ドリームランド線	全線	5.3	2003.9.18	
12	西日本旅客鉄道	可部線	一部	46.2	2003.12.1	
13	名古屋鉄道	三河線	一部	8.6	2004.3.31	
14	名古屋鉄道	三河線	一部	16.4	2004.3.31	
15	日立電鉄	日立電鉄線	全線	18.1	2005.3.31	
16	のと鉄道	能登線	全線	61.0	2005.3.31	
17	名古屋鉄道	美濃町線	全線	18.8	2005.4.1	軌道
18	名古屋鉄道	揖斐線	全線	12.7	2005.4.1	
19	名古屋鉄道	田神線	全線	1.4	2005.4.1	軌道
20	名古屋鉄道	岐阜市内線	全線	3.7	2005.4.1	軌道
21	北海道ちほく高速鉄道	ふるさと銀河線	全線	140.0	2006.4.21	
22	桃花台新交通	桃花台線	全線	7.4	2006.10.1	軌道
23	神岡鉄道	神岡線	全線	19.9	2006.12.1	
24	くりはら田園鉄道	くりはら田園鉄道線	全線	25.7	2007.4.1	

	事業者名	路線名	区間	区間長 (km)	廃止年月日	備考
25	鹿島鉄道	鹿島鉄道線	全線	27.2	2007.4.1	
26	西日本鉄道	宮地岳線	一部	9.9	2007.4.1	
27	高千穂鉄道	高千穂線	一部	29.1	2007.9.6	
28	三木鉄道	三木線	全線	6.6	2008.4.1	
29	島原鉄道	島原鉄道線	一部	35.3	2008.4.1	
計				605.1		

出典：辻本[2009]

(nnn) (13)[30] 加藤・福本(2013)

・活性化・再生法の施行以降、連携計画は広く普及してきたが（平成 25（2013）年 3 月末現在まで累計 510 件策定された）、補助金が出る地域公共交通活性化・再生総合事業の終了によって策定や更新が止まっている現状がある。平成 23（2011）年度末で約 3 割の計画が期間を終了したが、更新もしくは機関延長が行われたのはそのうち 3%に過ぎず、大半が失効している。

連携計画は計画期間が終了しても延長・更新する必要が無い（補助金獲得につながらない）ことから、生活交通ネットワーク計画を策定する一方で連携計画は失効させてしまう自治体が多い。



図 2-1 地域公共交通総合連携計画の策定・失効の状況(全国)

出典：加藤・福本[2013]

・地域公共交通会議制度の問題点《1) 公共交通に関する計画の策定を（推奨するもの）任意としている点、2) 関係者の参加が強制できない点、3) バス事業にしか法的な効力を発揮しない点》を踏まえ、活性化・再生法では法定協議会を規定している。

さらに、活性化・再生法総合事業では協議会を補助対象としていたため、協議会が独自の会計を持ち、連携計画をもって地域公共交通をマネジメントする役割を担うことも可能となった。

・民間事業者が運営に行き詰まって撤退や減便措置を取らざるをえなくなった場合の

公共交通確保スキームがない。この問題は、平成 13（2001）年の京福電鉄福井地区での事故後の運行停止や、平成 24（2012）年の井笠鉄道の破産などに対する対応で明らかになっている。

(2)自治体の交通関連資料

1) 調査都市リスト

地域公共交通総合連携計画¹または都市・地域総合交通戦略²を市単独で策定している都市のうち、以下の 39 市について、計画の中で地域公共交通の課題・問題点に関して記述しているものを抽出した。なお、全 39 市のうち、2-3 で述べる自治体アンケートの対象となっているのは 30 市であり、また、3. で述べる自治体ヒアリングの対象である岐阜市と新潟市を含んでいる。

表 2-9 自治体交通関連資料 調査都市リスト

都道府県	都市	アンケート対象	都道府県	都市	アンケート対象
北海道	札幌市	○	愛知県	瀬戸市	×
青森県	青森市	×		安城市	×
岩手県	盛岡市	×		岡崎市	○
宮城県	仙台市	○		豊田市	○
秋田県	秋田市	×	京都府	京都市	×
福島県	郡山市	○	大阪府	貝塚市	×
茨城県	龍ヶ崎市	×		河内長野市	○
	牛久市	×		箕面市	×
埼玉県	春日部市	×	兵庫県	宝塚市	○
千葉県	印西市	×		姫路市	○
	我孫子市	×	奈良県	生駒市	×
	柏市	×		奈良市	×
新潟県	新潟市	○	岡山県	岡山市	○
富山県	富山市	×	広島県	福山市	○
石川県	金沢市	○		広島市	○
岐阜県	岐阜市	○	香川県	高松市	○
静岡県	富士市	○	愛媛県	松山市	○
	浜松市	×	高知県	高知市	×
			福岡県	北九州市	○
		鹿児島県	鹿児島市	×	
		沖縄県	那覇市	○	

注) アンケート対象の欄は、対象となっていなければ「×」、対象となっていれば「○」を付している。

¹ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づき、市町村は、関係する公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、利用者等で構成する協議会での協議を経て、地域交通の活性化・再生を総合的かつ一体的に推進するための計画（「地域公共交通総合連携計画」）を作成することができる。当該計画に定められる事業のうち、特に重点的に取り組むことが期待される事業については、国による認定等を受けることによる当該事業に対する、関係法律の特例といった支援措置が受けられるようになる。

² 都市・地域総合交通戦略は、都市や地域における安全で円滑な交通の確保と将来を見据えた魅力あるまちづくりを進めるため、総合的な交通のあり方や必要な施策に関して目標を定め、歩行者、自転車、公共交通等のモード間の連携や、公共交通の利用促進を図るための交通結節点の改善等、地域の知恵を活かした交通行動の転換に結びつけるハード・ソフト両面からの取り組みについて総合的かつ重点的に実施するための計画を地方公共団体や公共交通事業者等の関係者で構成される協議会において策定するものである。

2) 主な記述の整理

交通関連計画を対象に、地方都市における地域公共交通の現状・課題点について調査・整理すべく、具体的な記述を整理した。

我が国地方都市の地域公共交通には、強い自動車依存、公共交通ルートの設定（特にバス路線）に関する課題、財政上の課題、都市機能と公共交通の整合性に関する課題が生じていることが見て取れるが、以下の事項については多くの都市が課題点として挙げていることから、特に重要な課題として認識されていることが分かる。

- ・モータリゼーションの進展による大型商業施設等の郊外分散立地、これに伴う公共交通の衰退。
- ・交通モード内・交通モード間の連携（乗継距離、乗継時間、割引運賃、ロータリー、駐輪場、駐車場、情報提供）が不十分。特にバス路線の重複運行や交通サービス水準の地域差に連携の不十分さが顕著。

3) 自治体の交通関連資料における具体的な課題・問題点整理

各都市が策定している交通関連計画・戦略の中で指摘されている、地域公共交通に関する課題・問題点を整理し、以下の表に示す。

表 2-10 具体的な課題・問題点

	課題・問題点	都市
全般	(1)公共交通空白地域またはほとんど公共交通サービスが提供されていない地域が依然存在している、または路線撤退によりそのような地域が生じた。	秋田市、龍ヶ崎市、岡山市、那覇市
	(2)交通モード内・交通モード間の連携（乗継距離、乗継時間、割引運賃、ロータリー、駐輪場、駐車場、情報提供）が不十分である。	盛岡市、仙台市、新潟市、富山市、京都市、姫路市、奈良市、高知市、北九州市、那覇市
	(3)自動車依存が年々強まっている、公共交通利用者が年々減少している、渋滞によりバスサービスが低下している。	青森市、柏市、新潟市、瀬戸市、岡崎市、豊田市、京都市、姫路市、奈良市、福山市、広島市、高松市、松山市、高知市、鹿児島市
	(4)サービス水準（運行頻度、運賃等）に地域的な偏り（中心部と郊外部など）、あるいは路線間の偏りが存在している。	郡山市、新潟市、姫路市、高松市、鹿児島市、那覇市
強い自動車依存	(5)郊外中心のライフスタイル、道路・クルマ中心のまちづくり、市街地の外延化と低密度な市街地、商業施設や学校・病院等の公益施設といった都市機能が郊外（鉄道駅のない地域）に立地している。	札幌市、柏市、富山市、浜松市、安城市、岡崎市、箕面市、宝塚市、高松市、鹿児島市

	課題・問題点	都市
公共交通ルート	(6)自市内の停留所は都市間路線の通過地点でしかなかったり、または市外・地域外へのサービスが主体となっていたり、地域内のサービス水準が不十分である。	青森市、箕面市
	(7)地理的特性のためルート設定がうまく行えない。	盛岡市、印西市
	(8)同一路線でも利用者の多い区間と少ない区間が存在している。	春日部市、松山市
	(9)公共交通のルートが（自家用車の）交通流動実態に即していない。	姫路市
バス	(10)バスに関し、利用者数・運賃収入が増加傾向の路線と減少傾向の路線が併存している。	盛岡市、瀬戸市、高松市
	(11)バス優先の走行環境が未整備（バスレーン車道 4車線化、違法駐車排除等）で、速達性と定時性を高められない。	盛岡市、京都市、那覇市
	(12)路線の廃止（廃止申し出）が相次いでいる。	瀬戸市、岡崎市、岡山市
	(13)路線は存在していても運行本数が少ない（カバー範囲の広さ、車両数の少なさ）。	牛久市、那覇市
	(14)同名のバス停が複数存在 or 周辺道路に分散配置されていて分かりづらい。	仙台市、金沢市、京都市、那覇市
	(15)民間バス間での、または、民間バスと市営バスとの競合・重複運行が存在する。各地区から各々のルートで都心部へ向かう路線バスが多く、限られた車両数・乗務員数では路線を絞って高頻度で運行させることができず、重複運行等の非効率が発生している。	盛岡市、印西市、貝塚市、箕面市、高松市、高知市、鹿児島市
	(16)民間バスと市営バスとで運賃体系や運行頻度が異なり、分かりづらい。	印西市
財政	(17)赤字路線への補助が行政の大きな負担となっている。	秋田市、郡山市、龍ヶ崎市、岐阜市、岡崎市
	(18)サービス水準維持・改善（運賃値下げ、新車両導入、運行頻度増加）にコストが発生する。サービス水準を下げるとさらに利用者数が減少する。	印西市、金沢市、富士市
	(19)サービス水準を高めても利用者が減少する。	宝塚市
タクシー	(20)タクシーが過剰供給状態で経営環境が悪化している。	我孫子市
都市機能との関係性	(21)交通環境の変化に対し、公共交通が対応しきれていない（鉄道新路線・新駅の開業、既存路線・既存駅の廃止、市町村合併、社会経済情勢の変化（団塊世代の退職による通勤交通減少））。	柏市、富士市、河内長野市、生駒市

	課題・問題点	都市
	(22)都市拠点と地域生活拠点の位置が分散し、公共交通でカバーされていない。	箕面市、高松市
	(23)公共公益施設が多く立地している地区でも公共交通サービスが脆弱である。	高松市

詳細については、都市ごとの記述を以下の表で整理する。

※計画 連携・・・地域公共交通総合連携計画
戦略・・・都市・地域総合交通戦略

表 2-11 各市の記述の整理

都市	計画	課題、問題点
札幌市 (北海道)	連携 戦略	<ul style="list-style-type: none"> 人の動きが郊外化；郊外大型店などの影響で都心に行かない市民も多い、通学も郊外多い。
青森市 (青森県)	連携 戦略	<ul style="list-style-type: none"> 年々、自動車依存が強まっている。 鉄道駅利用者数は軒並み減少傾向にあるが、一部増加傾向にある地区もある。 市南西部の浪岡地区には市営バス 2 路線、弘南バス 6 路線の計 8 路線が運行されているが、都市間路線の通過点に過ぎず、地区内の各集落から病院や商業施設等の生活利便施設とを結ぶ生活路線としてのサービス機能が低い状況にある。
盛岡市 (岩手県)	戦略	<ul style="list-style-type: none"> ゾーンバスでは、路線により利用者（運賃収入）が増加した地区と横ばいから微減傾向で推移した地区とがある。 運行頻度が低い地域では、バス優先の走行環境が整備されていないほか、基幹バスが集約できずに各地区から各々のルートで都心へ向かう路線が存在しているため、各路線で高頻度運行ができずに利用者が伸び悩んでいる。 地理的特性（南北に広い）から、バスを集約するシステムをうまく構築できず、運行頻度を高められない地区がある。 中心市街地へアクセスするバスルートの 4 車線化が進んでいないため、バス優先ルートを設定できず、定時性と速達性を高められない地区が存在している。 アクセス時間限界（約 15 分）を超えるバスと鉄道の接続など、バスと鉄道の役割が明確でなかったことも利用者が増加しなかった原因である。
仙台市 (宮城県)	戦略	<ul style="list-style-type: none"> 仙台駅ではバス運行本数が多く、駅前のバスプールでは収容しきれず、周辺道路にバス停が分散され、乗継ぎ環境は良くない。

都市	計画	課題、問題点
秋田市 (秋田県)	戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは秋田駅を中心に放射状のネットワークを形成しているが、鉄道駅から 500m、バス停から 200m の範囲に居住する人口は、全人口の 64%超であり、1/3 の市民が公共交通の利用が容易な環境にない。 ・赤字路線の赤字総額は約 4.8 億円に達し、黒字路線の黒字総額が約 1 億円なので、全体収支としては約 3.8 億円の赤字となっている。実情は、バス事業者の他の事業部門の利益に加え、赤字額の 68%に相当する約 2.6 億円を国・県・市が補助している。
郡山市 (福島県)	戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外部を中心に高齢化が進む中、バス運行本数が多いのは中心部のみであり、郊外部では、バス運行本数の少なさや横断的なバス路線の不足など、バスサービス水準の低い地域が広がっている。 ・郡山市のバス補助額（市費・県費）が委託バス・路線バスともに高額で推移しているなど、バス事業の運営は厳しさを増している。路線バスについては国費補助もある。
龍ヶ崎市 (茨城県)	連携	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の 93%がバス交通網でカバーされているものの、コミバス以外に移動手段のない市民が存在している。 ・コミバス路線維持に対して、市負担額が約 4,200 万ある。
牛久市 (茨城県)	連携	<ul style="list-style-type: none"> ・路線網は存在するが、運行本数が少ない。 ・少ない車両数で広い範囲をカバーするかっぱ号（コミバス）はサービス水準が低い。
春日部市 (埼玉県)	連携	<ul style="list-style-type: none"> ・コミバス（春バス）は中心市街地への近距離利用が多いが、便（時間帯）によって、上下方面とも利用者の差が大きいコースがある。
印西市 (千葉県)	連携	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは民間路線と公的サービス路線の競合、異なる運賃体系や運行頻度、といった課題がある。 ・利用者が増えないことから運賃値下げ、新車両導入、運行頻度増加を図るが、運行経費拡大・運行事業者への委託費の増加が課題である。 ・民間路線と公的サービス路線とが重複運行されているため、民間バス事業者への影響がある。 ・運賃体系がわかりづらい。 ・道路幅員が狭い等、バス車両での通行が難しい地域が存在する。
我孫子市 (千葉県)	連携	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーが過剰供給状態で経営環境が悪化している。
柏市 (千葉県)	戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の自動車利用率は約 35%と特段高いわけではないが、幹線沿道への店舗進出、共同住宅等の開発に伴い自動車交通量が増加し、路線バスの定時性・高速性が確保できていない。 ・TX の開通による北部地域における新たな拠点形成の進行（都市構造の変化）と交通需要の増大による市内の交通環境の変化に対し、公共交通が対応しきれていない。

都市	計画	課題、問題点
新潟市 (新潟県)	戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・都心部および都心周辺部方向に結ぶバス路線では、朝夕の道路渋滞による走行性低下が生じている。 ・各地域ではバス路線間の乗り継ぎが不便でわかりにくい。 ・鉄道網は新潟駅を中心に放射状に整備されているが、運行頻度や乗換え利便性などに地域差がある。
富山市 (富山県)	連携 戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地の外延化（ドーナツ化現象）：県庁所在市では全国で最も低密度な市街地である。 ・鉄道駅ではいくつかの地域拠点駅でのバスとの乗り継ぎ利便性が低い。
金沢市 (石川県)	連携 戦略 (共通)	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性低下と利用者数の減少という悪循環が存在している。 ・金沢駅におけるバス情報が不十分である。 ・バス停が分散している（武蔵が辻で6箇所、香林坊で7箇所）。 ・公共交通での環状方向への移動が不便である。
岐阜市 (岐阜県)	連携 戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・赤字バス路線が全路線中約6割を占める。
富士市 (静岡県)	戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用者が減る→サービス水準が低下する→さらに利用者が減る、といった悪循環に陥っている。 ・合併によって誕生した富士市は、複数の都市核が併存し共倒れの様相を呈している。分散している中心市街地や交通結節点をめぐる公共交通軸が未整備である。
浜松市 (静岡県)	戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外の宅地開発に伴い大規模な商業施設や工場などが市内各地に立地したことから、これら施設を行き来するための自動車利用が増加し、公共交通の維持が困難である。
瀬戸市 (愛知県)	戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地が鉄道沿線に位置して交通利便性が高いにも関わらず、自動車依存傾向が高い。 ・コミバスの利用者数は路線により差がある。 ・バス路線廃止申し出が相次いでいる。
安城市 (愛知県)	戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外開発により中心市街地の居住者も郊外大型商業施設等を利用するようになり、中心市街地の相対的な機能低下や公共交通利用低迷を招いている。
岡崎市 (愛知県)	連携 戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・市は乗合バスの維持に年間約9千万円の負担をしており、バスへの補助は年々増加傾向にある。 ・中心部から郊外・中山間部へ伸びる長距離バス路線は、バス路線の廃止申し出がされるなど、不採算路線が多くなっている。 ・中心市街地の商業機能が衰退する一方で大規模商業施設の利用者・販売額は増加傾向にあり、東岡崎駅・岡崎駅を中心とする路線バス利用者が減少している。 ・中心市街地部で都市計画道路の未整備区間が存在し、朝・夕のピーク時を中心に主要な交差点等で交通渋滞が発生し、バスの定時性が確保されていない。

都市	計画	課題、問題点
豊田市 (愛知県)	戦略	<ul style="list-style-type: none"> 自動車分担率は一貫して増加する一方、バスの分担率が著しく低下している。
京都市 (京都府)	戦略	<ul style="list-style-type: none"> 京都駅南口はタクシー乗り場やバス停が分散しているため、乗換利便性が低く、駅前広場に流入する多くの車両による混雑が慢性化している。 違法駐停車の頻発やマイカー流入により路線バスが遅れる区間がある。
貝塚市 (大阪府)	連携	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用者数は横ばいだが採算性が低い。 バス路線の重複がある。
河内長野市 (大阪府)	連携	<ul style="list-style-type: none"> 合併による調整が不十分で、地域間におけるサービス格差に対応しきれていない。
箕面市 (大阪府)	連携 戦略	<ul style="list-style-type: none"> 道路の利便性を活かしたまちづくりが進んできた結果、ロードサイド型店舗の増加等、自動車に依存した生活環境にある。 都市拠点と地域生活拠点の位置は分散している。 結びつきが極めて強い大阪都心方面への交通システムは路線バス主体であるが、一方で、市内移動のためのバスサービスは、路線数・運行本数とも不十分である。 近隣市よりも自動車への依存が高い。 徒歩・自転車による移動抵抗が大きい地形である。 鉄道駅がない地域で宅地開発がなされた。 競合するバス路線における対応に課題がある（ダイヤの調整による実質的なサービスレベルの向上、利用実態調査の実施）。
宝塚市 (兵庫県)	連携	<ul style="list-style-type: none"> 自動車利用を前提としたライフスタイルの定着や少子化に伴う通学交通需要の減少などを背景に、公共交通のサービス水準を高めても利用者は減少していく現状である。
姫路市 (兵庫県)	戦略	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道運行本数は JR 山陽本線と山陽電鉄に比べ、播但線・姫新線は約半分程度であり、路線によってサービス水準の格差が大きい現状である。 自動車を利用した交通流動は網干、余部、野里、御着、白浜、飾磨など市街地内の各地域間での流動が見られる一方で、現状の公共交通網は姫路駅一極集中型なので、多様な目的地への移動に対する対応が難しく、自動車依存を強めている。 市内の鉄道駅 30 駅のうち、19 駅では自家用車が転回できるロータリーが未整備である。同様に駐輪場容量も不足し、自動車や自転車など他の交通手段との連携が不十分である。
生駒市 (奈良県)	連携	<ul style="list-style-type: none"> 団塊世代の退職時期を控え、将来的に大阪への通勤交通が減少した場合の市内での移動需要増加に対して、公共交通整備が不十分である。

都市	計画	課題、問題点
奈良市 (奈良県)	連携	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用環境がわかりにくい（乗り継ぎ環境、路線自体の情報が少ない）。 観光交通等による慢性的な渋滞でバスサービス水準が低い。
岡山市 (岡山県)	戦略	<ul style="list-style-type: none"> 人口の少ない郊外部で路線廃止が頻発し、交通空白地域が拡大してきた。 都心と周辺地域拠点との交通ネットワークの連携が弱いところがある。
福山市 (広島県)	戦略	<ul style="list-style-type: none"> 福山市中心部に向かう路線で渋滞が生じているため、バスの定時性・快速性が確保できていない。
広島市 (広島県)	戦略	<ul style="list-style-type: none"> 自動車への過度の依存、利用者減少など公共交通の衰退、公共交通サービスの低下、という悪循環に陥っている。
高松市 (香川県)	戦略	<ul style="list-style-type: none"> 都市における空洞化が顕著になるなど、拡散型の違市街地化都市機能の分散化に伴い、過度に自動車に依存したライフスタイルが形成されるとともに、鉄道・バス等の公共交通利用者の減少傾向が減少してきた（負のスパイラルを形成）。 構造的な問題（高等教育機関の集積が低い、地元資本企業の層の薄さなど）がある。 郊外化・逆都市化の進行に伴い、中心市街地の相対的機能が低下してきた。 都心地域におけるバス路線は、中央通付近に集中する一方、1系統のみの運行の地区間もあり、運行サービスに偏りがある。 公共公益施設（サンメッセ香川、香大、県立図書館、高松桜井高校、高松土木事務所、高松南警察署、済生会病院など）が多く立地しているにも関わらず、公共交通サービスが脆弱な地域が存在している。 都心地域から郊外・中山間部へ延びる中・長距離バス路線は、利用者が少なく、不採算路線が多い。 公共交通サービス（特にバス）が都心地域に一極集中している。 中央通りにバス系統が集中し、ルート重複が見られる。
松山市 (愛媛県)	連携 戦略	<ul style="list-style-type: none"> 同一路線でも利用区間や時間に偏りがある。 松山市への一極集中型の交通網・交通流動による交通渋滞が課題である。 H19のPT調査によれば、自動車分担率は51%である一方、公共交通分担率はわずか4%であった。
高知市 (高知県)	連携	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通分担率わずか3%である。 公共交通間の乗り継ぎなど連携が図れていない。 公共交通間や路線間での重複運行が発生している。
北九州市 (福岡県)	戦略	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスの待合、乗り継ぎ環境が不十分である。

都市	計画	課題、問題点																																																																																																						
鹿児島市 (鹿児島県)	戦略	<ul style="list-style-type: none"> 九州新幹線開通により中心市街地内でも活力が分散してきた。 中心市街地の相対的な地位の低下が生じた（歩行者の減少）。：消費者ニーズの多様化、公共施設等の中心市街地からの移転、大型商業施設の中心市街地外への出店など 路線バスが都心部に一極集中している。 都心部内や都心部と周辺の主要な住宅地を結ぶドル箱路線では、事業者間の競合もあり運行頻度が非常に高く、場所・時間帯によってはだんご運行も発生するなど、定時性・速達性の低下を招いている。 一方、郊外部においては、運行頻度が低いなど十分な輸送サービスが提供されていない地域が存在している。 広域通過交通と市内の生活交通が一部経路に集中し、公共交通の走行性が低下している。 <p style="text-align: center;">＜国内のバス交通量上位 10 の路線＞</p> <table border="1" data-bbox="523 833 1401 1093"> <thead> <tr> <th rowspan="2">順位</th> <th rowspan="2">路線名</th> <th rowspan="2">経路地点</th> <th colspan="4">平日24時間自動車交通量（台/日）</th> <th rowspan="2">バス乗入率</th> </tr> <tr> <th>乗用車</th> <th>バス</th> <th>小型貨物車</th> <th>普通貨物車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>足利市 一級国道202号</td> <td>足利市入道町西側駅前</td> <td>36,192</td> <td>6,898</td> <td>8,611</td> <td>2,654</td> <td>26,355</td> <td>9.00</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>足利市 一級国道202号</td> <td>足利市入道町東側</td> <td>31,053</td> <td>5,327</td> <td>8,765</td> <td>2,111</td> <td>49,256</td> <td>8.90</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>福岡市 市道高井原線</td> <td>福岡市博多区博多駅前2丁目</td> <td>30,676</td> <td>4,151</td> <td>6,082</td> <td>1,620</td> <td>49,529</td> <td>8.60</td> </tr> <tr style="background-color: #f8d7da;"> <td>4位</td> <td>鹿児島市(本)鹿児島中央停車場線</td> <td>鹿児島市東千石町</td> <td>29,300</td> <td>4,981</td> <td>1,844</td> <td>874</td> <td>26,719</td> <td>15.20</td> </tr> <tr> <td>5位</td> <td>福岡市(島)福岡駅前線</td> <td>福岡市中央区天神1丁目</td> <td>31,080</td> <td>3,791</td> <td>5,685</td> <td>1,768</td> <td>42,324</td> <td>9.00</td> </tr> <tr> <td>6位</td> <td>足利市 一級国道10号</td> <td>足利市西千手町</td> <td>29,028</td> <td>3,487</td> <td>471</td> <td>1,423</td> <td>24,509</td> <td>11.00</td> </tr> <tr> <td>7位</td> <td>福岡市 一級国道4号</td> <td>福岡市東区一宮町西1丁目</td> <td>46,545</td> <td>3,388</td> <td>3,682</td> <td>1,963</td> <td>55,578</td> <td>8.60</td> </tr> <tr> <td>8位</td> <td>福岡市(市)博多駅前線</td> <td>福岡市博多区博多駅前2丁目</td> <td>35,791</td> <td>3,197</td> <td>7,791</td> <td>1,895</td> <td>48,674</td> <td>8.70</td> </tr> <tr> <td>9位</td> <td>熊本県(市)熊本駅前線</td> <td>熊本県市野木町</td> <td>24,976</td> <td>3,269</td> <td>3,763</td> <td>698</td> <td>32,606</td> <td>9.30</td> </tr> <tr> <td>10位</td> <td>福岡市 一級国道7号</td> <td>福岡市東区東2丁目</td> <td>33,326</td> <td>3,024</td> <td>4,182</td> <td>711</td> <td>41,244</td> <td>7.30</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ バスには観光バス、送迎等も含む。資料：道路交通センサス(017)</p>	順位	路線名	経路地点	平日24時間自動車交通量（台/日）				バス乗入率	乗用車	バス	小型貨物車	普通貨物車	1位	足利市 一級国道202号	足利市入道町西側駅前	36,192	6,898	8,611	2,654	26,355	9.00	2位	足利市 一級国道202号	足利市入道町東側	31,053	5,327	8,765	2,111	49,256	8.90	3位	福岡市 市道高井原線	福岡市博多区博多駅前2丁目	30,676	4,151	6,082	1,620	49,529	8.60	4位	鹿児島市(本)鹿児島中央停車場線	鹿児島市東千石町	29,300	4,981	1,844	874	26,719	15.20	5位	福岡市(島)福岡駅前線	福岡市中央区天神1丁目	31,080	3,791	5,685	1,768	42,324	9.00	6位	足利市 一級国道10号	足利市西千手町	29,028	3,487	471	1,423	24,509	11.00	7位	福岡市 一級国道4号	福岡市東区一宮町西1丁目	46,545	3,388	3,682	1,963	55,578	8.60	8位	福岡市(市)博多駅前線	福岡市博多区博多駅前2丁目	35,791	3,197	7,791	1,895	48,674	8.70	9位	熊本県(市)熊本駅前線	熊本県市野木町	24,976	3,269	3,763	698	32,606	9.30	10位	福岡市 一級国道7号	福岡市東区東2丁目	33,326	3,024	4,182	711	41,244	7.30
順位	路線名	経路地点				平日24時間自動車交通量（台/日）					バス乗入率																																																																																													
			乗用車	バス	小型貨物車	普通貨物車																																																																																																		
1位	足利市 一級国道202号	足利市入道町西側駅前	36,192	6,898	8,611	2,654	26,355	9.00																																																																																																
2位	足利市 一級国道202号	足利市入道町東側	31,053	5,327	8,765	2,111	49,256	8.90																																																																																																
3位	福岡市 市道高井原線	福岡市博多区博多駅前2丁目	30,676	4,151	6,082	1,620	49,529	8.60																																																																																																
4位	鹿児島市(本)鹿児島中央停車場線	鹿児島市東千石町	29,300	4,981	1,844	874	26,719	15.20																																																																																																
5位	福岡市(島)福岡駅前線	福岡市中央区天神1丁目	31,080	3,791	5,685	1,768	42,324	9.00																																																																																																
6位	足利市 一級国道10号	足利市西千手町	29,028	3,487	471	1,423	24,509	11.00																																																																																																
7位	福岡市 一級国道4号	福岡市東区一宮町西1丁目	46,545	3,388	3,682	1,963	55,578	8.60																																																																																																
8位	福岡市(市)博多駅前線	福岡市博多区博多駅前2丁目	35,791	3,197	7,791	1,895	48,674	8.70																																																																																																
9位	熊本県(市)熊本駅前線	熊本県市野木町	24,976	3,269	3,763	698	32,606	9.30																																																																																																
10位	福岡市 一級国道7号	福岡市東区東2丁目	33,326	3,024	4,182	711	41,244	7.30																																																																																																
那覇市 (沖縄県)	連携戦略	<ul style="list-style-type: none"> 1時間に1本程度の運行頻度の路線バスが1路線しか確保されていない地域が存在している。 中心市街地へ向かう通勤・私事交通が多いが公共交通でのアクセスが不便な地域が存在している。 那覇中央地域には、県内の路線バスが一極集中する那覇バスターミナルが存在し、市内線および市外線が大量に運行しているものの、複雑な運行形態のため利用者にとって分かりづらいものとなっている。 新規（道路）路線の一部をバスレーンに配分することに対して沿線住民に抵抗が生じることが考えられるため、沿線住民等の理解を得る必要が生じる。 																																																																																																						

2-2 有識者ヒアリング

2-2-1 調査方法

(1) 調査方法

我が国の地方都市における地域公共交通の問題について、地域公共交通に造詣の深い以下の三名の有識者にヒアリングを行った。

表 2-12 ヒアリング対象有識者

氏名	所属・肩書	研究課題
谷口守氏	・筑波大学大学院システム情報系社会工学域・教授	・都市計画ガイドライン、スマートグロース ³ ・交通まちづくり、交通行動分析 ・これからの車利用とモビリティ
中村文彦氏	・横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院・教授 ・国土交通省・交通政策審議会委員	・都市におけるバス輸送の役割 ・都市公共交通の政策論 ・バスと地方都市のまちづくり
鈴木文彦氏	・交通ジャーナリスト ・国土交通省・関東運輸局・地域公共交通マイスター選定委員会委員	・地方バス、乗合タクシー、コミュニティバス、地方鉄道 ・自治体・事業者・住民など関係者間による地域交通育成の仕組みづくり

³ スマートグロース：環境志向と成長抑制色の強い成長管理に対し、環境への配慮も重要な要素とするが、経済面での活力、財政面での健全性、社会的なコミュニティの育成面により重点を置こうとする政策群を指す

(2)実施概要

ヒアリングの実施概要を下表に示す。

表 2-13 有識者ヒアリング実施概要

氏名	日時
谷口守氏	平成 25 (2013) 年 11 月 6 日 (水)、 17:00～18:00
中村文彦氏	平成 25 (2013) 年 11 月 7 日 (木)、 10:30～11:30
鈴木文彦氏	平成 25 (2013) 年 11 月 15 日 (金)、 10:30～11:50

(3)ヒアリング項目

学術論文等の調査では、調査観点①～⑧に関する多くの問題を地域公共交通が抱えていること、また、自治体においては、特に、

- ・モータリゼーションの進展による大型商業施設等の郊外分散立地、これに伴う公共交通の衰退。
- ・交通モード内・交通モード間の連携（乗継距離、乗継時間、割引運賃、ロータリー、駐輪場、駐車場、情報提供）が不十分。特にバス路線の重複運行や交通サービス水準の地域差に連携の不十分さが顕著。

といった、調査観点①②⑥に関する課題を重要な課題と捉えていることが分かった。

これを踏まえ、都市機能と公共交通の関係性（調査観点①及び②）及び関係者間の適切な役割分担（調査観点⑥）の 2 つの観点を中心に、以下の項目についてヒアリングを行った。

ア. 地方都市における地域公共交通と都市機能に関する計画の問題点について

- ・地方都市で策定している地域公共交通に関する計画についてどのような問題点があるのか。
- ・地方都市の交通政策と都市整備政策の一体性に問題があるのではないか。その中で両政策の計画のあり方、内容に問題はないか。

イ. 地方都市の現場における地域公共交通の運営（ネットワーク構築等）に関する問題について（各当事者の関係性、住民合意、人材等）

- ・民間事業者が主体という日本の地域公共交通の特色から、実際に現場でどのような問題が起きているのか。
- ・行政、事業者（事業者間）、住民の関係性でどのような問題が生じているか。

ウ. その他地域公共交通に係る制度的な問題について

- ・地域公共交通の維持・活性化を図る上で権限、財源、法規制上の問題点は何か。

2-2-2 調査結果

ヒアリングの結果概要を下表に示す。都市機能と公共交通の関係性の点では、行政が市全体のネットワークを考慮していないことや、規制緩和によりバス路線が簡単に撤退できるようになったことが、交通計画策定を含む交通政策と都市計画・まちづくりとの連携を難しくしているという指摘を得た。また、関係者間の適切な役割分担の点では、利害関係の異なる行政、住民、事業者での信頼関係構築の重要性、市町村長や事業者の責任者といった者がリーダーシップを以て取りまとめていくことが重要であるとの指摘を得た。

表 2-14 有識者ヒアリング結果概要

観点	指摘事項
(1) 地方都市における地域公共交通に関する計画の問題点について	<ul style="list-style-type: none"> ・日本のバス路線は撤退が容易すぎる。いつ撤退されるか分からないバスを、市の長期的な地域の交通計画や都市構想計画に盛り込むのは難しい。 ・イギリスでは PPG 13⁴で交通計画と都市計画（開発）との調整を明記しており、土地利用と交通を一体化して計画している。 ・英独仏の諸都市では LRT を導入する計画段階から、LRT 導入後の交通体系を描き、同時にバスをどうするかを考慮していた。 ・規制緩和により路線の撤退が容易になったため、そのような不安定な路線を市の長期的な地域の交通計画や都市計画に結び付ける発想を自治体を持たない。 ・現在の公共交通の問題は、自治体が交通ネットワーク全体について明確なビジョンを持たず、位置付けをしてこなかったことに多くが起因している。 ・ほとんどの地域では交通「政策」ではなく交通「対策」にとどまっている。意識レベルで良い方向に変わってきている地方都市はいくつか出てきた（盛岡市、新潟市、浜松市、山口市、富山市）。

⁴ PPG13 (Planning Policy Guidance 13) : 中央政府が発出する交通計画に関する基本方針

観点	指摘事項
(2) 地方都市の現場における地域公共交通の運営（ネットワーク構築等）に関する問題について	<ul style="list-style-type: none"> ・縄張り意識が強く、各事業者がそれぞれの縄張りでそれぞれの権利を主張しているため、事業者間で協力できていないケースがある。 ・事業者・自治体と住民との関係については、住民の中には賛成派もいれば反対派もあり、話し合いで物事を決定していくことは難しい。市町村長や事業者の責任者が決断して進めていくしかないのではないか。富山市の事例では市長が積極的に施策を行っている。 ・事業者の営業努力に対する報酬を自治体を与えず、赤字補填が常態化している限り、交通サービス水準の向上は期待できない。
	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の足の確保については、責任の所在を作るしかない。民間会社に義務感で赤字路線を維持させることはおかしい。海外では、赤字も黒字も出ない運行委託（自治体から民間事業者への委託）という形態をとることが多い。 ・公共交通の路線の設定は行政が市全体のネットワークを考慮して行っているのではなく、各民間事業者がそれぞれの利益を考慮して行っているのが現状である。今まで自治体が交通に関する権限を持てていなかった中で、市が主体的に取り組めるコミュニティバスは市の権限を活かせるよい機会である。 ・予算ありきでサービス水準を決めるのではなく、あるサービス水準を達成するための予算をどう確保するか、という点で議論すべきである。
	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通政策の進展は、熱心な担当者の継続的な就任に拠るところが大きい。また、行政は、交通事業者があくまで事業性の下で存続できるということを理解し、事業的なメリットがある提案や制度づくり（補助金制度含め）をしていくべきである。 ・関係者が直接意見交換をできる場を行政が作り、時間をかけてでも互いに信頼関係を築いていくことがよい。結局は、事業性は信頼感があるかどうかにかかっているのではないか。

観点	指摘事項
<p>(3) その他地域公共交通に係る制度的な問題について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に配分される財源が少な過ぎる。 ・財源は限られてはいるが、全てを財務的な話で進めるべきではない。サービスがさらに悪化し、利用者が減ってしまう。営業努力に対する支援といった形で公共交通を活性化すべきである。 ・日本は外国に比べて制度で縛る傾向があるが、制度がない場合に本来どうあるべきかを議論すべきである。 ・市が警察と普段づきあいをし、良好な関係を保つことで、法規制に係る調整は円滑になるのではないかと。特に、市が安全面でのメリットを押し出せば、警察側でバスレーンやバス停設置等を考慮してもらいやすくなる。 ・赤字補填ではなく、経営努力等をした点について支援する仕組みが必要である。行政は、どの点で事業者に努力をさせるかを明確に示すべきである。現状では競争原理がうまく機能していない。
	<ul style="list-style-type: none"> ・コンパクトシティの実現は必ずしも容易ではなく、車との共存を考えていかなければならない。公共交通をマイカーよりも相対的に利便性が高くなるような交通規制が有効である。盛岡市や松江市の事例では、朝ラッシュ時にバス・タクシー以外進入禁止にし、自家用車よりもバスを利用するメリットをはっきりと示している。 ・現行の赤字補填による補助金制度では、事業者にとっても行政にとっても状況を良い方向にさせることは難しい。事業者、行政、住民間で金銭面の責任分担をきちんとして施策をしている市は散見される。山口市の事例では、コミュニティタクシーに対して市の補填を70%を上限とし、事業者努力により収支率が30%を越えた分について一部を次年度への改善の原資として事業者側に配分されるという制度が設けられている。金沢市の事例では、市と北陸鉄道（バス事業者）、金沢大学で協定を結んでいる。運賃を100円とする実証実験をするが、基準年度の収入を上回らなければ従来の運賃に戻すことができる、とする協定を結び、利用者数も運賃収入も増加した。

2-3 地方都市行政関係者アンケート

2-3-1 調査方法

(1)調査方法

本調査では、地方都市における地域公共交通の問題点をより具体的な事例に沿って把握するために、自治体に対してアンケートを行った。実施概要は、以下のとおりである。

表 2-15 アンケートの実施概要

項目	内容
対象都市の抽出	公共交通と都市機能の連携の観点から、公共交通に対する意識が高いと思われる市を、交通関連計画の策定状況等に基づき全国から抽出する
送付先	自治体の公共交通関連部署の担当者
対象都市数	54 都市
回答都市数	36 都市（回答率：約 66.7%）
送付・回収方法	メールまたは FAX による送付・回収 受注者にて、専用メールアドレスを設定 送付先情報は、国土交通省国土交通政策研究所を通じて、各運輸局および沖縄総合事務局から提供を受けた
配布日	平成 25（2013）年 10 月初旬～中旬
回答期限	平成 25（2013）年 10 月中旬～下旬 平成 25（2013）年 11 月 13 日着信分までを対象とする

(2)アンケートの目的

文献調査や有識者ヒアリングのみでは把握することの難しい実際の現場における課題・問題点を把握するとともに、当該問題点の中から、多くの地方都市に共通して存在する地域公共交通の問題点を抽出し、本調査研究の海外調査の調査項目に反映させることを目的とする。

(3) アンケート対象都市

54 都市を対象にアンケートを実施した結果、下表の通り計 36 都市（3 分の 2）から回答を回収した。

表 2-16 アンケートの回答のあった都市

都道府県	都市	都道府県	都市
北海道	札幌市	大阪府	河内長野市
	美唄市	兵庫県	宝塚市
宮城県	仙台市		姫路市
秋田県	横手市	島根県	松江市
山形県	鶴岡市	岡山県	岡山市
福島県	郡山市	広島県	広島市
栃木県	大田原市	山口県	福山市
埼玉県	熊谷市		岩国市
千葉県	東金市	香川県	高松市
	南房総市		坂出市
山梨県	都留市	愛媛県	松山市
新潟県	新潟市	福岡県	北九州市
富山県	黒部市		柳川市
石川県	金沢市	熊本県	熊本市
長野県	駒ヶ根市		玉名市
岐阜県	岐阜市	沖縄県	那覇市
静岡県	富士市		
愛知県	豊田市		
	岡崎市		
	刈谷市		

2-3-2 調査結果

回答結果の概要を以下に示す。

(1) 交通計画策定に当たっての問題点

- ①土地利用計画・都市計画との関係性で交通計画が後追いであるため、行政の支援なしでは営利企業（民間の交通事業者）による当該地域への路線設定は期待できない。一方で、そういった行政の民間への支援や公共交通の重要性に対する住民理解が得にくい現状である。
- ②交通モード間の連携や相互調整が不十分である。
- ③利害関係の調整など、各主体との調整や各主体間での調整が困難であり、計画策定の障壁となっている。

(2) 交通と都市機能に関する問題点

- ①都市のスプロール化（都市機能の郊外移転・立地）に対し、交通サービスカバー範囲・交通関連計画が追いつかなかつたり、施策と実情で矛盾が生じている。
- ②交通環境の変化に対し、公共交通が対応しきれていない。
- ③市街地の集約化に向け幹線路線バスを強化しても、沿線や中心市街地・地域拠点等へ都市機能を集積させる手法が確立されてないため、一体的で有効的なまちづくりが進められない。

(3) 行政と民間の交通事業者との関係、民間の交通事業者同士の関係に関する問題点

- ①事業者はあくまで民間事業者であり、自身の経営を考えなくてはならないということと行政の地域の足を確保しなければならないというミッションのバランスの取り方が難しい。責任の所在も不明瞭な状態にある。
- ②事業者の中には、補助金補填が当たり前となっている者がいる。
- ③事業者間で縄張りまたは競合関係にあり、路線重複などが生じ、連携が取れていない。

(4) 交通に関する住民合意に当たっての問題点

- ①住民の公共交通に対する問題意識が希薄である。説明会等の出席者も限定的で公平な議論ができているとは思えない。
- ②住民説明が陳情の場になってしまう。減便や廃線には過剰に反応する。運行に係る費用や住民の自助努力も含めた冷静な議論ができる土壌がない。
- ③地域特性やライフスタイル毎に様々な意見があり、集約・調整が困難である。

(5) 交通に係る権限及び財源の問題点に関する問題点

- ①市は交通事業者への権限が全くないが、一方で公共交通の維持・確保が求められる。特に、多数の事業者がいると利害関係が複雑で調整が難航する。様々な提案を行っても、決定権は交通事業者にあるため、単なるお願いしかできず、事業を進めにくい。
- ②路線バス網再編の際、一部の路線が補助対象外となり、赤字路線の効率化が図れない等、補助制度が実態にそぐわない状態となっており、必要なところに補助金

制度を活用できない。

(6) 交通に係る制度・法規制に関する問題点

- ① 道路交通法上の規制（一般車両の優先、安全規制）で、警察との調整に難儀する。
- ② 道路法上の規制（幅員、加重等）で、道路管理者との調整に難儀する。
- ③ 事業主体が民間であるために、複数事業者の路線の再編や乗継運賃の調整をしようとする、独禁法に抵触する。

(7) 交通に関する人材に関する問題点

- ① 住民を代表する人材がない。
- ② 事業者の人材も経営状況の悪化、高齢化から不足している。
- ③ 市の体制・人材が不十分である。
- ④ 概して、交通に関して専門的知識を有する者、コーディネートができる者がいない。

回答結果の詳細を以下に示す。

表 2-17 アンケート回答結果の整理

問 1. 交通に係る計画について、問題となる点や課題がありましたらお教え下さい。

- ・各主体との調整や各主体間での調整が困難であり、計画策定の障壁となっている。(8市)
例)・様々な団体や市民からの多様な要望や、ある施策に対する賛成派と反対派の意見調整。
 - ・複数の民間交通事業者がいる場合の、計画策定や施策立案にあたっての利害調整。
 - ・道路管理者(国、都道府県、または政令市)との調整。
- ・市内に中心市街地が存在せず、隣接市へ向かう交通需要があるが、行政区域をまたぐために市として市民のニーズに沿った内容にできない。広域的な交通に関して他の自治体との調整が困難である。近接市の計画との整合を図ることが難しい。(5市)
- ・交通モード間の連携や相互調整が不十分である。(4市)
例)・効率的なモード間連携より自社利益が優先され、鉄道とバスの互いの強みを出し切れない。
- ・土地利用計画・都市計画との関係性で交通計画が後追いであるため、行政の支援なしでは営利企業(民間の交通事業者)による当該地域への路線設定は期待できない。一方で、そういった行政の民間への支援や公共交通の重要性に対する住民理解が得にくい現状である。(6市)
例)・交通政策とは無関係に、民間の宅地開発や行政の区画整理等が推進された。
 - ・主に自家用車の利便性向上を前提とした道路整備がなされてきた。
- ・補助メニューが要件的に適用しづらく、単独市費による計画では内容・制度に限界が生じる。(1市)
- ・他の計画との整合が図れない。(6市)
例)・都市計画MPと交通関連計画が違う年度に別々の課で策定されているため、市の目指す都市像の方向性については共有できていても、個別の政策については整合が図れていない。

問 2. 地域公共交通と都市機能(商業施設、医療福祉施設、居住エリア、駐車場等)との関係について、問題となる点や課題がありましたらお教え下さい。

- ・都市のスプロール化(都市機能の郊外移転・立地)に対し、交通サービスカバー範囲・交通関連計画が追い付かなかつたり、施策と実情で矛盾が生じている。(17市)
例)・郊外に移転・立地した都市機能と駅等の集客地区とを結ぶルート設定が困難である。
 - ・市民の居住エリアも点在しているため、長大で利用しづらい路線となり、利用が増えない。
 - ・郊外間の移動需要があるが、現況は中心地で乗継が必要であり、利用が増えない。
 - ・都市機能に合わせた路線の新設または移設のお願いをバス事業者に合意してもらえない。
 - ・現状の地域公共交通対策は現状の都市機能を前提としているため、都市機能の集約を進める都市計画的な施策となっていない。
- ・交通環境の変化に対し、公共交通が対応しきれていない。(6市)
例)・鉄道新路線・新駅の開業、既存路線・既存駅の廃止、市町村合併。
 - ・社会経済情勢の変化。(人口減少・流出、団塊世代の退職や高齢化による通勤交通減少)
- ・市街地の集約化に向け幹線路線バスを強化しても、沿線や中心市街地・地域拠点等へ都市機能を集積させる手法が確立されてないため、一体的で有効的なまちづくりが進められない。(5市)
例)・市街地に商業施設が集積していても、マイカー利用者がほとんどであったり、周辺の駐車場台数規制がないため、公共交通利用が伸びない。

問 3. 行政と民間の交通事業者との関係、民間の交通事業者同士の関係について、問題となる点や課題がありましたらお教え下さい。

- ・ 行政と営利企業（民間事業者）の間に目的の乖離があり、うまく連携・調整できない。
（16市）
 - 例）・ 事業性が無いと民間事業者と連携した施策を継続して行えない。（理解が得られない）
 - ・ 鉄道とバスの連携強化のため、郊外から都心直行バス路線を郊外の鉄道駅にフィーダー化させる施策や階層的な交通ネットワーク構築を行おうとしても、バス事業単体での収支が悪化するとされ、民間事業者との調整が難航する。（運行本数、乗り継ぎ時間等）
 - ・ 路線新設や変更により、既存路線の事業を圧迫させたり、競合が生じてしまう可能性がある。
 - ・ 民間バス事業者にとっては行政による赤字補填が当たり前であるため、経営努力をしない。
 - ・ 地域公共交通を担う責任意識が薄く、利用者を増やす努力が不十分。
- ・ エリア内に単一の交通事業者しかない場合、政策の合意形成は比較的容易であるが、競合他社がないため経営努力や利用者を増やす取組が積極的に行われない。（2市）
- ・ 補助・サービス水準など、行政が民間バス事業者にどこまで関与すべきかの見極めが難しい。（3市）
- ・ 関係者間の会議が有効活用されていない。（3市）
 - 例）・ 各事業者の取組みの情報共有に留まり、民間事業者から主体的な提案が行われない。
 - ・ 法的出席義務がないという理由で参画しない事業者が存在。
- ・ 事業者間で縄張りまたは競合関係にあり、路線重複などが生じ、連携が取れていない。
（8市）
 - 例）・ 民間事業者間での棲み分けが上手くできておらず、現状は限られた需要の奪い合い。
 - ・ 複数の事業者が競合関係にありサービス水準は高いが、需要の高い部分にのみ路線が集中。
- ・ 民間事業者同士の調整をしようとしても行政に権限がなく、お願いしかできない。（2市）

問 4. 交通政策を実施するにあたり、住民合意を得る際に問題となる点や課題がありましたらお教え下さい。

- ・住民の公共交通に対する関心が薄く、施策に対する理解が進まない。(14市)
 - 例) ・公共交通(民間事業者)支援に対する誤解。(特定の事業者に税金を投入、儲けの手伝い)
 - ・「公共交通は全て自分の移動を満たすもの」「公共交通は全て行政から与えられて当たり前」と考え、本来あるべき費用対効果・ネットワーク機能や役割が理解されない。
 - ・路線廃止・減便の時しか住民から反応がない。
 - ・公共交通を保険と認識している。(将来自家用車が使えなくなった時にバスがあればいい)
 - ・公共交通の役割は理解しても自らが使おうという気持ちになっていない。
- ・住民説明会が有効に活用されていない。(12市)
 - 例) ・ただの陳情の場。(路線バスの採算性が見込めない地域でも路線バスを要望する声が多い)
 - ・住民の私的な思いつきの意見をそのまま施策に反映させようとする職員がいる。
 - ・参加者に偏りがあり、公平な議論ができない。(交通弱者や反対派の出席が多い)
 - ・賛成派と反対派が一緒になっても意見がまとまらない。
 - ・コスト面や法制度(路線競合の不可、料金設定、バス停留所の設置位置等)の制約が多すぎるため、住民の意見をコミバス等の運行計画立案等に反映させることが困難。
 - ・地域で軸となる人物・キーパーソンがいないため、住民主体の検討会議は存続が難しい。
- ・地域によって考え方や関心・熱意の度合いが異なり、画一的に事業を推進できない。(2市)
- ・利用者ニーズが多様化したため、地域・住民によってある施策がデメリットとなりうる。(2市)

問 5. 交通に係る権限や財政について、問題となる点や課題がありましたらお教え下さい。

- ・交通に関する権限が限定的である。(6市)
- ・補助申請や許可申請手続きの内容が複雑で専門性が要求されるうえ頻繁に変更され、公共交通維持確保対策等の制度の要件のハードル(調査、計画策定、補助要件等)が高いため、活用することが難しい。(9市)
- ・行政が民間事業者に対する費用負担をする際の判断基準やその程度に関する整理がなく、行政が公共交通サービスに積極的に係われない。どこまで支援すべきかの線引きが難しい。(3市)
- ・市は交通事業者への権限が全くないが、一方で公共交通の維持・確保が求められ、二律背反している。特に、多数の事業者がいると利害関係が複雑で調整が難航する。様々な提案を行っても、決定権は交通事業者にあるため、単なるお願いしかできず、事業を進めにくい。(4市)
- ・公共交通に関し、国の支援制度はあるが都道府県の支援制度がないところがある。(1市)
- ・補助制度が実態にそぐわない、必要なところに補助金制度を活用できない。(7市)
 - 例)・都道府県の補助割合が事業者の資本金規模が一定以上だと半減してしまうため、必要な路線を残すことが難しい。
 - ・路線バス網再編の際、一部の路線が補助対象外となり、赤字路線の効率化が図れない。
 - ・実際によく行われている中古車両の購入は補助対象外。
- ・駅前広場(協定広場)等の施設管理権が一部鉄道事業者に残っていたり、既得権限が強すぎるため、高速乗合バス等の取り組みの障壁となっていたり、後発参入のコミバス乗入れが難しい。(6市)
- ・大きな渋滞がない区間でバス専用レーンを拡充することに関し、警察との調整が困難である。(1市)

問 6. 貴市で推進したい交通施策を進める上で弊害となっている法規制がありましたら教えてください。

- ・道路管理者、交通管理者、公安委員会は自動車優先（安全、円滑）の考えであるため、公共交通に関する理解が得にくい。（ルート設定、バス停設置、路面電車によるトランジットモールなどについて調整が難航する傾向）（5市）
- ・バス停設置の障壁が大きい。（1市）
例）・交通管理者との協議：乗入、交差点、横断歩道などの安全確保。
 - ・道路管理者との協議：風加重の根拠や設置場所の考え方。
 - ・住民が強く私見を主張する。
- ・多数の事業者がいる場合、バス路線の再編や事業者間での共通サービスを行なおうとしても、独禁法で事業者間の協議が禁止されているため実施が困難である。（2市）
- ・幹線バスとフィーダーバスに路線を再編する際、フィーダーバスは収支が見込めないばかりか国庫補助の採択基準に満たない可能性があるため、事業者が再編に対し前向きでない。（1市）
- ・道路交通法や道路運送法等により、公共交通施策が思うように進まない。（10市）

問 7. 地域公共交通の整備や運行、維持施策の実施に際して、人材やノウハウの点で問題となる点や課題がありましたら教えてください。

- ・市営路線バスは不採算部門なので職員を十分に配置できず、運行に係る課題抽出や改善を図る余裕が無い状況にある。（3市）
- ・市に人材・ノウハウが不足している上、行政による公共交通整備に対して理解が不足している。（10市）
例）・民間事業者に任せておけばよい、事業の民営化促進の流れに逆行している、という認識。
- ・外部の人材と協働するにあたって問題がある。（7市）
例）・専門アドバイザーを設置するにも財源がない。
 - ・市にふさわしい地域公共交通を分析提案できる専門家やコンサルタントが近隣にいない。
 - ・住民を代表できるような人材（キーパーソン）が不足。
 - ・事業者、地域住民、各種団体などとの交渉をうまく出来る人材が不足。
- ・地域公共交通は、一般的な施策の計画ではなく専門性の高い分野であるため、人材育成が大変である。そもそもの専門知識を有する人材が少ない。（2市）
- ・地元採用者が少なく、地理や地域特性の把握に時間を要する。経験を得た職員が短期間で異動するため、ノウハウの蓄積が難しい。（5市）

問 8. その他地域公共交通に関する問題点や、貴市で地域公共交通の維持・発展のために工夫しておられる取組などありましたら自由にご記入ください。

【問題点】

- ・「100円コミバスがスタンダード」という認識が住民に浸透しているため、議論が噛み合わない。
- ・市町村合併前の地域ごとの特性を考慮した取組に対し、交通施策の地域間格差是正の要望があがっている。
- ・大型スーパーや病院などで無料バスを運行するケースがあり、既存の公共交通の利用が減っている。

【取組み】

- ・地域単位で（市町村合併後でも旧町村単位で）公共交通に関する協議の場を設けている。
- ・民間事業者と市営バスでバス停共有化と市内上限200円運行。
- ・各主体の役割や取組の必要性を整理した「LTP（地域公共交通計画）」を策定中・隣接市と共同でコミバスの全体路線図の作成や、乗り継ぎ拠点バス停の環境整備を実施予定。さらに、圏域連絡バスの創設を検討中。
- ・利用促進と交通モード間連携強化を図るため、市内公共交通の1日フリー切符を社会実験として実施。

3 特定の地方都市の地域公共交通の問題点の調査

3-1 調査方法

本項では、特定の地方都市の地域公共交通に関する基礎統計、既存文献の整理を行うとともに、当該都市の行政の担当者からヒアリングを行い、我が国の地域公共交通の問題点の深堀調査を行う。

(1)特定の地方都市の選定

ヒアリングは、地域公共交通の問題点に関し、具体的なボトルネックを認識している地方都市に対して行う。本調査では、アンケートにおいて都市機能との関係性及び関係者間の連携について具体的な回答をしている岐阜市及び新潟市の2市を対象として行う。

(2)アンケート対象都市の基礎情報の整理

岐阜市及び新潟市の基礎情報として、両市の人口や交通動向関係の統計指標に加え、都市計画・交通計画関係の概要を次表に整理した。

表 3-1 ヒアリング対象都市の都市・交通計画関連情報と公共交通に関する最近の状況

都市	都市計画・交通計画関連情報の概要と公共交通に関する最近の状況						
<p>【岐阜市】</p> <p>基礎指標</p> <table border="1" data-bbox="252 607 387 958"> <tr> <td>人口</td> <td>41 万人</td> </tr> <tr> <td>密度</td> <td>2 千人 /km²</td> </tr> <tr> <td>自動車 分担率</td> <td>62%</td> </tr> </table> <p>(H22 国調)</p>	人口	41 万人	密度	2 千人 /km ²	自動車 分担率	62%	<p>①目指す都市像</p> <ul style="list-style-type: none"> ・集約型都市構造を支える交通体系が整った都市 (公共交通ネットワークが確立した都市、歩行者・自転車にやさしい都市、にぎやかな中心市街地のある都市) <p>②交通関連計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・『岐阜市総合交通戦略』(平成 20(2008)年度策定)を平成 25(2013)年度に改訂予定 ・『地域公共交通総合連携計画』を平成 25 (2013) 年 8 月に策定 ・岐阜市総合交通協議会(平成 25 (2013) 年 8 月)において、『地域公共交通計画(LTP)』の策定方針について、全会一致で承認。当計画は平成 25 年度に策定予定。 <p>③施策及びそれと関連する出来事</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岐阜市型 BRT (PTPS、バスレーン、トランジットセンター、路線再編等)を導入済。路線網の拡大や連節バスの追加購入を検討。 ・地域協働推進事業計画の認定を平成 25 (2013) 年 9 月に受けた。(バスマップ、地域住民や学校教育によるモビリティ・マネジメント、バス利用促進イベント、企画切符、割引切符、店舗活用型 P&R、サイクル&ライドの推進) ・コミュニティ・バスは平成 18 (2006) 年 10 月から導入(ぎふっこバス)。平成 24 (2012) 年度末までに 13 地区で年間利用者数は 33 万人。 ・EST 交通環境大賞受賞(平成 24 (2012) 年)
人口	41 万人						
密度	2 千人 /km ²						
自動車 分担率	62%						

都市	都市計画・交通計画関連情報の概要と公共交通に関する最近の状況										
<p data-bbox="264 416 389 450">【新潟市】</p> <p data-bbox="248 506 373 539">基礎指標</p> <table border="1" data-bbox="248 539 389 898"> <tr> <td data-bbox="264 551 373 584">人口</td> <td data-bbox="264 595 373 629">81 万人</td> </tr> <tr> <td data-bbox="264 640 373 674">密度</td> <td data-bbox="264 685 373 719">1.1 千</td> </tr> <tr> <td data-bbox="264 730 373 763">人/km²</td> <td></td> </tr> <tr> <td data-bbox="264 775 373 808">自動車</td> <td></td> </tr> <tr> <td data-bbox="264 819 373 853">分担率</td> <td data-bbox="264 864 373 898">64%</td> </tr> </table> <p data-bbox="248 909 389 943">(H22 国調)</p>	人口	81 万人	密度	1.1 千	人/km ²		自動車		分担率	64%	<p data-bbox="437 237 651 271">①目指す都市像</p> <ul data-bbox="437 282 1353 349" style="list-style-type: none"> ・田園に包まれた多核連携型都市（新潟らしいコンパクトなまちづくり） <p data-bbox="437 360 651 394">②交通関連計画</p> <ul data-bbox="437 405 1353 573" style="list-style-type: none"> ・『にいがた交通戦略プラン』を平成 20（2008）年 3 月に策定 ・『新たな交通システム導入基本方針』を平成 24（2012）年 2 月に策定 ・『新潟市 BRT 第 1 期導入計画』を平成 25（2013）年 2 月に策定。 <p data-bbox="437 584 900 618">③施策及びそれと関連する出来事</p> <ul data-bbox="437 629 1353 1122" style="list-style-type: none"> ・ BRT を平成 26（2014）年度末に運行開始を予定していたが、試験走行時期が遅れるため、平成 27（2015）年夏に延期される見通し。 ・ BRT 導入に関する 3 巡目の市民説明会を平成 25（2013）年 11 月に開催した。（市民意見に対する考え方、走行空間検証の結果概要、新潟交通との事業協定の組み立てなどについて説明） ・平成 25（2013）年 12 月 20 日、連節バスの購入を市議会が承認した。 ・北陸道の高速バス停留所において自然発生した P&R をさらに促進。 ・「新たなバス交通」の連載が新交通推進課 HP で平成 25（2013）年 5 月から開始され、9 月末まで計 16 回なされた。
人口	81 万人										
密度	1.1 千										
人/km ²											
自動車											
分担率	64%										

(3)実施概要

ヒアリング実施概要を下表に示す。

表 3-2 地方都市ヒアリング実施概要

	岐阜市	新潟市
ヒアリング先	企画部交通総合政策課	都市政策部都市交通政策課
日時	平成 25 (2013) 年 12 月 26 日 (木)	平成 26 (2014) 年 1 月 17 日 (金)
ヒアリング目的	我が国の地域公共交通の問題点を深掘り調査する。	
ヒアリング形式	直接面談によるインタビュー形式。	
ヒアリング内容	<ul style="list-style-type: none">・本調査の主旨とアンケート調査結果を踏まえ、都市ごとに作成した。・主に「都市機能と公共交通の関係性」及び「関係者の適切な役割分担」についてインタビューを行った。	

3-2 特定の地方都市の地域公共交通の問題点

本項では、岐阜市及び新潟市の行政担当者に対して行ったヒアリング結果を整理した。

「都市機能と公共交通の関係性」及び「関係者の適切な役割分担」に焦点をあてて実施したヒアリングにより、両市における地域公共交通の大きな問題点として、以下の点について課題を把握することができた。すなわち、(1) 成長抑制の観点から作られた現行都市計画制度、(2) 車利用前提の民間開発、(3) 事業者が直面する事業性に関するリスクへの行政の対応、(4) 各交通モードの独立整備、といった点である。それぞれについて以下で課題・問題点を記述する。本調査により、我が国における地方都市の地域公共交通の課題・問題点は多岐にわたるものであるが、都市計画制度の成立背景（下記(1)及び(2)に対応）や民間事業者（デベロッパーやバス・鉄道会社等）が各々に利益を求めようとする行動（下記(2)、(3)及び(4)に対応）が根底にあるということ把握することができた。

(1) 成長抑制の観点から作られた現行都市計画制度

- ・現行の都市計画制度自体が開発圧力を市街地規制でコントロールしようとする方向性で作られたものであり、縮退局面においては制度が機能していない。そのような制度を前提として公共交通を考えざるを得ない現状にある。
- ・まちをコンパクト化させたり多核化させたりしようとしても、その結果低密度になった周縁部の地価が下がると、行政側で何も歯止めをかけなければ、再び民間による郊外開発が生じてしまう恐れがある。時代・情勢に合わせて線引きや逆線引き（市街化区域の市街化調整区域への編入。開発抑制。）を行うことは非現実的であり、都市機能の集約を長期的に維持させることは難しい。

(2) 車利用前提の民間開発

- ・民間開発により施設が集約されるのは自家用車利用者都合のよいバイパスのIC付近であることが多いえ、施設自体にも大規模駐車場が整備されるため、いっそう公共交通の利用がされない。
- ・多くの商業施設で自家用車利用者に対して駐車場料金割引サービスがある中、公共交通利用者に対しての金銭的なメリットを作るのは難しい。
- ・都市計画マスタープランにおいては、公共交通ネットワークを考慮して土地利用規制等を行うこととしているが、実際にはなされていない。

(3) 事業者が直面する事業性に関するリスクへの行政の対応

- ・事業性が前提の民間を動かして都市機能の集約を進めていくには、官民連携のメリットを行政が示していく必要があるが、現状では行政側が十分に説明しきれていない。
- ・土地利用の集中を促すためにはある程度高いサービス水準を提供しなければいけないが、行政からのお願いでサービス水準を高めようとしても、リスクの取り方が難しいという現実がある。行政主導でバス路線のサービス水準を上げようとした時に、その上積み分が赤字なのか黒字なのかが不透明であり、特に赤字になった場合の対応についてどうすべきかが課題である。

(4)各交通モードの独立整備

- ・都市計画ではバス路線の決定をすることができず、バスを走らせるために道路を整備しても、そこを自家用車が大量に利用することになり、公共交通の優位性をどのように示していくかが課題となっている。
- ・鉄道とバスが基本的に別体系で運行されているため、そもそも鉄道駅にバスが乗り入れることを想定して駅前広場が整備されてこなかったり、並走して利用客を取り合ったりしている区間がある。
- ・バスは鉄道駅間の乗客を拾って駅に届け、鉄道は駅から都心まで速く運ぶ、といった連携はせず、それぞれが別個で都心を目指し、放射状に運行させている。

4 欧米諸国における地域公共交通に関する基礎的調査

4-1 イギリス

4-1-1 国・地方自治体における地域公共交通の組織形態

(1) 地方自治の仕組み

イギリスは、イングランド、ウェールズ、スコットランド、北アイルランドの 4 つの地方で構成されており、地方ごとに政体は異なっている。イングランド以外のウェールズ、スコットランド、北アイルランドでは、地方自治体は 1 層制（国一地方自治体）であり（1972 年地方自治法）、イングランドにおいては、ロンドン、大都市圏地域、これら大都市圏地域以外（非大都市圏地域）の 3 つの行政区分に応じて、それぞれ以下のように 1 層制と 2 層制の地域に分かれる。

- ・ロンドンは、グレーター・ロンドン・オーソリティ（Greater London Authority）と 32 のバラ（borough）及びシティ・オブ・ロンドン（City of London）から成る 2 層制。
- ・ロンドン以外の 6 つの大都市圏（metropolitan area）は大都市圏カウンシル（metropolitan council）のみの 1 層制。
- ・非大都市圏地域では、カウンティ・カウンシル（county council）と市町村カウンシル（district council）から成る 2 層制の地区と、ユニタリー・オーソリティ・カウンシル（unitary authority council）のみの 1 層制の地区が混在した政体となっている。

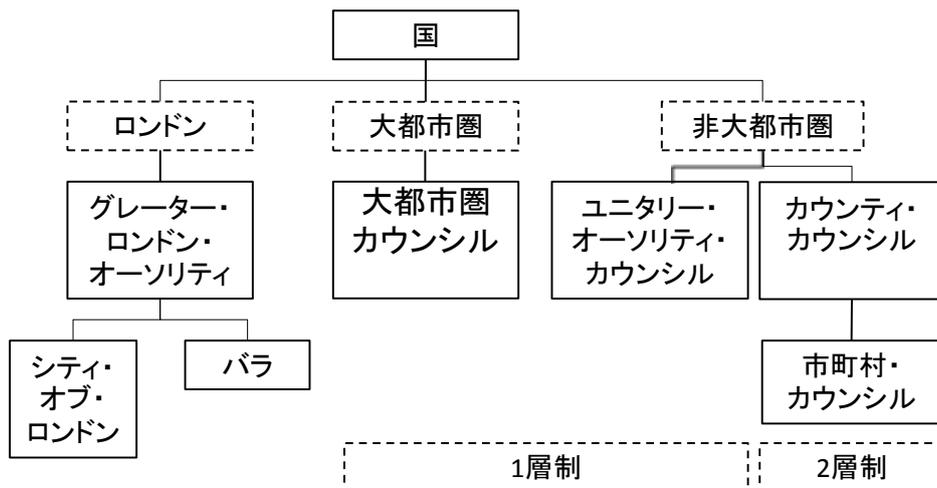
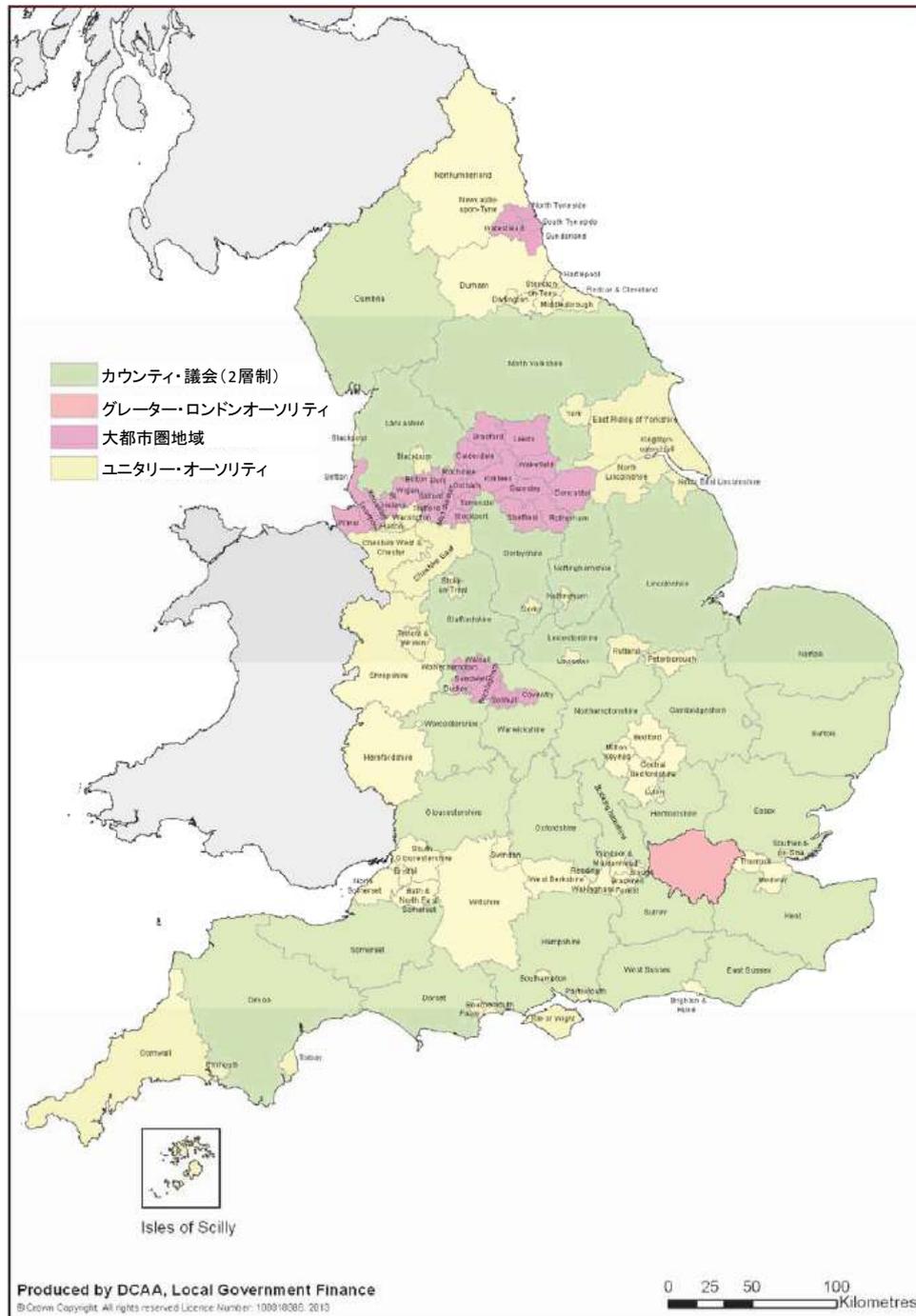


図 4-1 イングランドの地方行政体系

表 4-1 イングランドの地方自治体に関する基礎情報

地域	自治体数	人口（百万人）	面積（万 km ² ）
ロンドン	34	8.2	0.2
大都市圏地域	36	11.5	0.7
非大都市圏地域	1 層制	33.4	12.2
	2 層制		
イングランド全体	354	53.1	13.1

出典：Department for Communities and Local Government (2013), *Local Government Financial Statistics England 2013*



出典 : Department for Communities and Local Government (2013), *Local Government Financial Statistics England 2013*

図 4-2 イングランドの行政界

イングランドの各地方自治体の権限を以下に示す。

表 4-2 イングランドにおける地方自治体の権限分担

	2層制				1層制	
	ロンドン		その他の地域		大都市圏地域	非大都市圏地域
	バラ	GLA	カウンティ・ カウンシル	市町村 カウンシル	大都市圏 カウンシル	ユニタリー・ オーソリティ
教育	○		○		○	○
道路	○	○	○		○	○
交通計画	○	○	○		○	○
旅客交通		○	○			○
社会福祉	○		○		○	○
住宅	○			○	○	○
図書館	○		○		○	○
レジャー	○			○	○	○
環境	○			○	○	○
廃棄物収集	○			○	○	○
廃棄物処理	○		○		○	○
計画申請	○			○	○	○
戦略的計画	○		○		○	○
警察						
消防・救急			○			
地方税徴収	○			○	○	○

注：GLA はグレーター・ロンドン・オーソリティ（Greater London Authority）を示す。

警察・消防については警察・消防組織が任務に当たることが多い。

出典：Department for Communities and Local Government (2013), *Local Government Financial Statistics England 2013*

(2) 地方自治体(各層)の長の選出方法、長と議会との関係⁵

従来、地方自治体の首長は選挙により選出された議員の中から、議会により毎年選出されてきた。首長は議長として本会議を主催するが実質的な審議は委員会に任されており、議長は、儀礼的な役割を果たしていた。

しかし、委員会中心の議会制度は、会議に多大な時間が費やされる等の非効率性や、誰が実質的な決定をしているのかが判りにくい等の透明性の欠如が批判され、2000年地方自治法で、議会については、従来型の議会全体で行ってきた政策決定とその評価に係る責任の所在を、政策決定に責任を持つエグゼクティブ（内閣構成議員）と政策評価を担当するバックベンチャー（一般議員）を明確に区分することとし、一方首長については、直接公選首長を採用するか否かについて選択することができるとした。

執行機関の編成については、以下の3類型が規定されている。

- ・ 議会から選出されたリーダーが率いる内閣が政策決定を行う「リーダーと内閣（Leader and Cabinet）」制
- ・ 直接公選された首長と議会または首長により選出された内閣が政策決定を行う「直接公選首長と内閣（Mayor and Cabinet）」制
- ・ 直接公選された首長と議会から任命されたカウンシル・マネージャーが政策決

⁵ 財団法人自治体国際化協会ロンドン事務所（2009）「イギリスの地方自治」

定を行う「直接公選首長とカウンスル・マネージャー (Mayor and Council Manager)」制

(3) 地域公共交通政策を実施する組織

1) 鉄道

- ①交通省 (Department of Transport : DfT) 鉄道グループ：中央政府の内部部局。鉄道部門の政策と補助、鉄道のフランチャイズ・プログラムを担当。主要な鉄道プロジェクト (クロスレイル⁶、テムズリンク⁷、インターシティ・エクスプレス⁸等)、ネットワーク・レール社の全てのプロジェクトを主導する。
- ②ORR (Office of Rail Regulation)：独立規制機関。安全規制、経済規制を行う。交通省から指名された執行委員会により運営される。
- ③ネットワーク・レール：非営利団体。産業の重要な関係者から選ばれた、責任が限定され、配当を求めないボード (理事会) のメンバーによって所有・経営されるいわばコンソーシアム組織である。全国の鉄道インフラを所有し保守管理を行う。⁹
- ④総合交通委員会 (Integrated Transport Authority : ITA)：1968 年運輸法で指定された 7つの大都市圏 (バーミンガム、マンチェスター、リバプール、ニューカッスル、グラスゴー、リーズ、シェフィールド) において、旅客交通委員会 (Passenger Transport Authority : PTA) が設置され、その後 2008 年地方交通法により ITA と改称されている。ITA は当該地域の市町村議会が任命する委員により構成される委員会で、公共旅客輸送に関する政策や財政上の決定を行う。¹⁰
- ⑤旅客交通局 (Passenger Transport Executive : PTE)：地域公共交通の執行機関として、ITA の決定に基づき、具体的な輸送計画の策定や輸送事業者の決定などを行っている。PTE が輸送事業者を下部組織に持っている場合もある。

2) トラム・LRT・バス

- ①交通省道路交通・地方グループ (Roads Traffic and Local Group)：道路交通に関する分野に加え、地方政府との調整を担当している。道路交通の一環としてバス交通も管轄している。
- ②地方自治体
- ③総合旅客交通委員会 (Integrated Transport Authority : ITA)：鉄道と同様。
- ④旅客交通局 (Passenger Transport Executive : PTE)：鉄道と同様。

⁶ ロンドンを東西に横断する総延長 118km の新規鉄道事業 (レディング - シェンフィールド) で、2014 年現在建設中。

⁷ テムズリンク線の容量拡大を目的に、プラットホームの追加やバリアフリー化等を含む駅の高規格化事業で、2018 年に終了予定。

⁸ 2017 年からロンドン、ブリストル、カーディフ等を結ぶグレートウェスタン本線で、2018 年からロンドン、リーズ、ニューカッスル等を結ぶイーストコースト本線で、それぞれ高速鉄道サービスが開始される予定。

⁹ 柳川隆・播磨谷浩三・吉野一郎 (2007) 「イギリス旅客鉄道における規制と効率性」神戸大学大学院経済学研究科・経済学部『経済学研究年報』54 巻、pp. 59-84

¹⁰ 青木真美 (2004) 「EU における地域交通の構造転換とその効果」同志社大学商学会『同志社商学』第 56 巻 2・3・4 号、pp. 171-185

4-1-2 地域公共交通の位置付け、歴史的経緯

(1) 地域公共交通政策の変遷¹¹

1) 戦後から 1970 年代後半(モータリゼーションによる地域公共交通の衰退)

イギリスでは、第二次世界大戦後、自家用車が普及したことなどにより、自動車は急速に増加し都市部では道路渋滞が問題となった¹²。このため 1950 年代以降、積極的に道路整備が行われたが、増加する交通量に道路整備が追いつかなかった。1963 年には政府に調査を委託されたコリン・ブキャナンにより「ブキャナン・レポート¹³」が発表され、都市を完全に自動車に対応させるためには、資金面及び物理的空間面の制約があるため、自動車を抑制することになる可能性が示唆された。

モータリゼーションにより自動車交通が急増する反面、公共交通の利用者は大幅に減少し、公共交通を運営する事業者(公共交通事業者)の経営も悪化していった。当時政権にあった労働党¹⁴は公共交通事業の採算性の悪化を経営的要因ではなく、自家用車増加による構造的要因によるものとしてとらえ、国や自治体からの公的補助による公共交通の維持を目指した。1974 年には地方自治体が地方の実態に合わせて毎年立案する交通政策・交通プログラム(Transport Policies and Programme: TPP)が創設され、毎年、地方自治体は自らの考える優先順位に応じて、交通投資のための予算を中央政府に申請できるようになった(交通追加交付金(Transport Supplementary Grant: TSG¹⁵)の獲得)。また、1968 年交通法第 56 条により、交通大臣による地方自治体の公共交通施設に対する資本支出のための補助(交通法第 56 条補助)も創設された。この補助金は、飛行場、港湾、ドックや埠頭を除く公共交通施設の供給、改善、開発の資本支出に対して交付された。

2) 1979 年から 1997 年(保守党による規制緩和と民営化)¹⁶

しかし、1979 年に保守党に政権が移ると、各事業分野において規制緩和と民営化による市場原理の導入が行われ、1980 年代には交通分野にもその原理が導入されることとなった。サッチャー政権のもとで、公共交通事業について大幅な自由化が行われるとともに、政府による金銭的、制度的補助が削減され(例えば、TSG の使途が 1985 年に道路事業に限定された)、増大する交通需要に対しては道路投資中心の交通政策が採用された。

市場原理の導入は、地域バス事業から始められた。1980 年交通法による長距離バスの規制緩和に続き、1985 年交通法により地域バス・サービスについても規制緩和が行われた。同法は、20 年来のバス産業の衰退を食い止めるため¹⁷、サービスの向上と効

¹¹ 西村幸格、服部重敬(2000)『都市と路面公共交通 欧米にみる交通政策と施設』学芸出版社

¹² 自家用車は、1946 年の 177 万台から 1955 年には 311 万台に、1970 年には 997 万台に増加している。
(Department for Transport (2013), *Transport Statistics Great Britain 2013*)

¹³ HM Government (1963), *Traffic in Towns: a study on the long term problems of traffic in urban areas*, HMSO

¹⁴ ハロルド・ウィルソン政権(第 1 次 1964 年~70 年、第 2 次 1974 年~76 年)

¹⁵ 中央政府から申請した地方政府に対して交通政策の実施に必要な包括的な補助金を交付する。

¹⁶ 阪井清志(2009)「海外主要国の都市内公共交通に関する実態・制度・施策の比較に関する研究―日本における LRT 導入推進に向けて―」東京大学博士論文

¹⁷ House of Commons (2010), *Buses: deregulation in the 1980s, SN/BT/1534*
<http://www.parliament.uk/briefing-papers/SN01534.pdf>

率化を目指して地域バスの免許制を改革し、車両については免許制¹⁸、路線については登録制とすることで市場参入を自由化した。その結果、一時的に参入企業が増加したが、新たに参入したバス事業者間では合併が進み、5つの大手グループに集約され、多くの地域で寡占や独占がみられるようになった。その結果、走行距離は増加したものの、運賃水準は大きく上昇し、乗客数は減少を続けた（1985年から1995年の間に大都市圏で38%、地方圏で20%減少）。そのため、全国的にバス事業が衰退し、特に地方においてその衰退は著しいものとなった。一方、自動車交通量の増加や郊外開発が進み、交通渋滞と環境悪化が進行した。

このような中、1989年に行われた全国道路交通量予測において「予測交通量を収容するだけの道路整備は財源的に不可能である」との結論が出された。1990年代に環境問題への関心が高まると、1990年に発足したメージャー政権下では徐々に交通政策の見直しが行われ、公共交通や徒歩・自転車を重視した総合的な取り組みに重点が移った。

1993年、交通省はTPPのなかで「パッケージ・アプローチ」を採用するよう自治体に奨励する通達を出した。パッケージ・アプローチとは、交通政策における政策目標を明確化し、その達成のために道路整備、パーク&ライド、自転車道路整備、自動車交通管理などの種々の施策・プログラムを組み合わせたパッケージを作ることであり、中央政府から地方交通管理者への補助は個別のプログラムに対してではなく、パッケージに対して行われる仕組みである。

一方で、鉄道については、市場原理に基づいて効率的な経営を実現することを重視する考え方の下、1994年から民営化が開始され（イギリスの鉄道事業は、1993年まで国営のブリティッシュ・レールにより運営されていた）、1997年には、上下分離方式により、複数の民間事業者がフランチャイズ方式により鉄道サービスを提供するようになった。民営化後、経済が好調だったことに加えて、旅客鉄道運輸事業者（Train Operating Company : TOC）のマーケティング活動・経営努力により¹⁹、旅客輸送量は大幅に増加した。しかし、2001年に鉄道のインフラ保有会社であるレール・トラック社が、維持管理不足による連続事故を引き起こし、これによる多額の補償金のために経営破綻した（2002年に非営利企業として設立されたネットワーク・レール社がレール・トラック社を買収）。また、経営難によりフランチャイズ運営権を返上する鉄道事業者もみられた²⁰。

3) 1997年～2010年（労働党政権による総合交通政策）

1997年に誕生したブレア政権は、翌1998年、交通白書「A New Deal for Transport: Better for Everyone」を発行し、総合交通政策への移行を明確にした。これと同時に、2000年交通法（Transport Act 2000）を制定し、単年度計画であったために短期的な目標設定になりがちだったこと、財源が限られた特定分野への支出であったこと、道路計画が中心であったこと、住民参加を行う対象範囲が限られていたこと等の点で問

¹⁸ 一定基準の安全要件を満たす業者には免許が与えられた。

¹⁹ 堀雅通（2009）「イギリスの鉄道改革に関する一考察—構造分離の視点から—」東洋大学『観光学研究』第8号、pp. 49-60

²⁰ 柳川隆・播磨谷浩三・吉野一郎（2007）「イギリス旅客鉄道における規制と効率性」神戸大学大学院経済学研究科・経済学部『経済学研究年報』54巻、pp. 59-84

題があった²¹TPP に代えて地方交通計画（Local Transport Plan : LTP）制度が導入された。LTP は、2000 年交通法により法定化されたバス・クオリティ・パートナーシップ制度や、地方交通管理者に与えられた権限である道路利用者課金制度及び職場駐車場課金制度を含む多様な施策を用いて、総合交通政策を具体的に推進するための施策の枠組みを整えるために用いられる。

2008 年には道路混雑への対策と地方バスのサービスの質を改善することを主な目的として、2008 年地方交通法（Local Transport Act 2008）が制定された。2008 年地方交通法により、地方交通管理者がバス・クオリティ・パートナーシップにおいてバス事業者と結ぶことのできる協定の項目に、運行頻度、運行時刻、料金水準の上限が含まれるようになるなど、自由主義政策を続けてきたバス事業分野において、地方交通管理者による地方バスのサービスの質を確保しようとする努力が行われている。

4)2010 年以降(保守党・自由民主党連立政権による地方分権の推進)

2010 年の総選挙により保守党・自由民主党の連立政権が誕生し、キャメロンが首相となった。連立政権は、2011 年 1 月交通白書「Creating Growth, Cutting Carbon, Making Sustainable Local Transport Happen」²²を公表し、交通に関する決定を地方分権化することを示した。また、多くの移動が短距離の移動であることを指摘した上で、炭素排出量を削減するためには自家用車以外の選択肢を示すことが重要であるとして、公共交通や自転車、徒歩などの魅力を向上させる方針を明らかにした。また、既に準備中であった第 3 期の地方交通計画については、地方交通の計画方法及び総合交通政策の実現に関して最良の方法であるとして維持するとした。

(2)現在の地域公共交通の概況と地域公共交通維持・活性化政策の位置付け

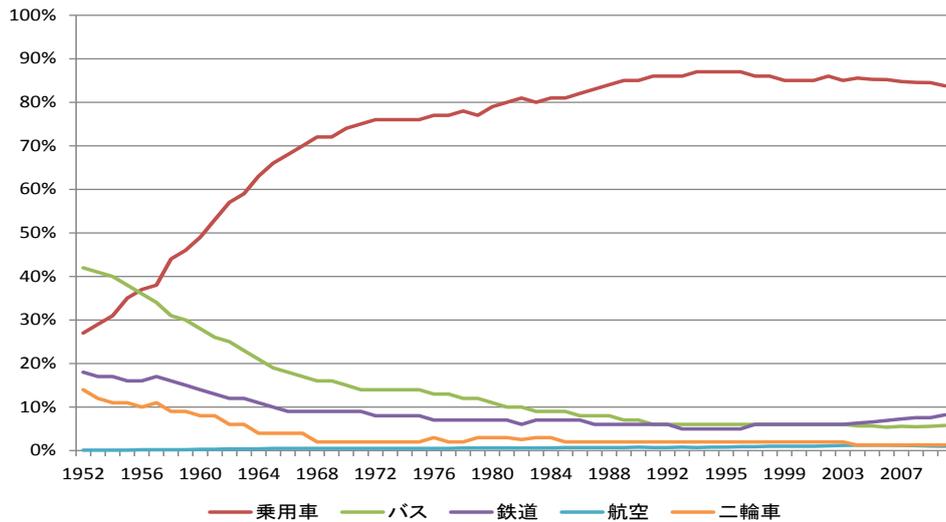
1)旅客交通に関するデータ

①旅客交通の交通機関分担率

1950 年代から自動車の分担率が急増し、1980 年代以降は全体の 8 割以上を占めている。一方、バスと鉄道を併せた公共交通の分担率は 1950 年代初めには約 6 割程度であったが、自動車の増加に反比例するように急減し、2 割を切る水準で推移している。しかし、近年は若干増加する傾向がみられる。

²¹ 土屋統子・岩倉成志（2001）「英国の地方交通計画における PI の実施方法と効果」運輸政策研究機構『運輸政策研究』4（3）、p11-19

²² Department for Transport (2011), *Creating Growth, Cutting Carbon, Making Sustainable Local Transport Happen*
http://c15024310.r10.cf2.rackcdn.com/Creating_Growth_Cutting_Carbon.pdf



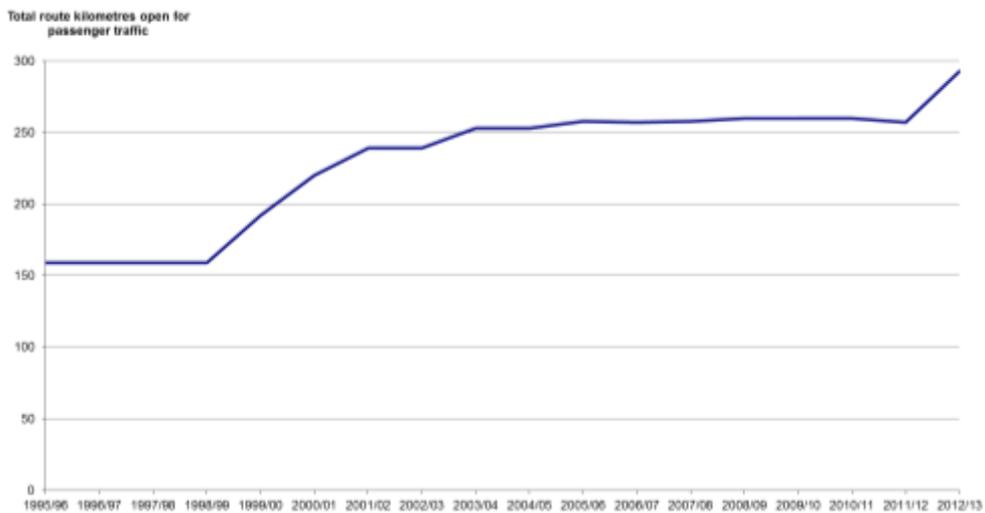
出典：Department for Transport (2011), *Transport Statistics Great Britain 2011*

図 4-3 旅客交通の分担率の推移

②地域公共交通の営業路線延長

i. トラム・LRT

トラムと LRT の営業路線延長は 1995 年に約 150km 程度であったが、2012 年には約 300km まで増加しており、この 20 年間でほぼ倍増している。

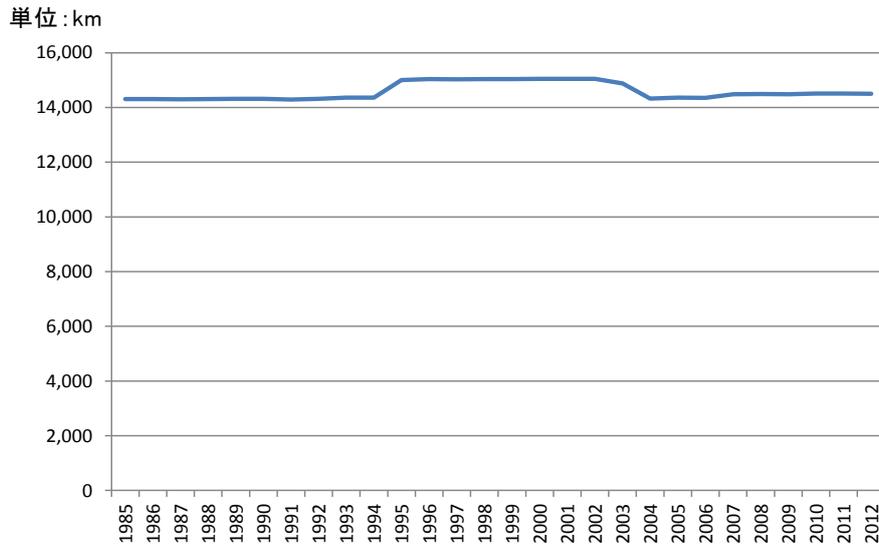


出典：Department for Transport (2013), *Light Rail and Trams Statistics 2012-13*

図 4-4 トラムと LRT の営業路線延長の推移

ii. 鉄道

鉄道の営業路線延長は 1985 年以降、約 1 万 4 千 km 台で推移している。

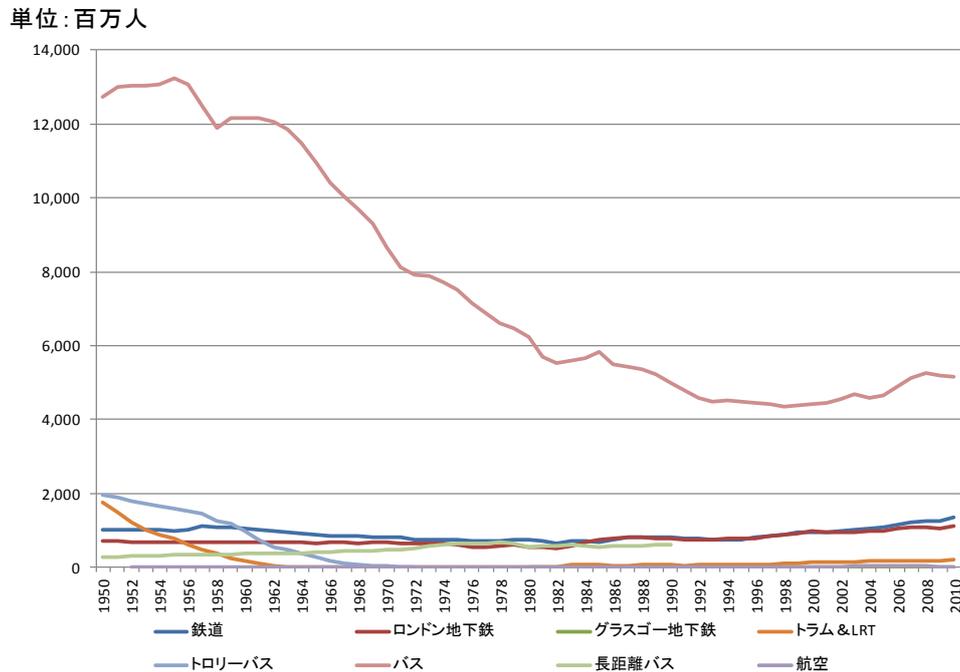


出典 : Department for Transport (2011), *Transport Statistics Great Britain 2011*

図 4-5 鉄道(旅客)の営業延長の推移

③公共交通の輸送人員

バス、トロリーバス、トラムの輸送人員は 1950 年代から 1980 年頃まで急激に減少した。1990 年代後半以降、僅かながら増加する傾向もみられる。



出典 : Department for Transport (2011), *Transport Statistics Great Britain 2011*

図 4-6 公共交通の輸送人員の推移

2) 地域公共交通維持・活性化政策の位置付け

イギリスにおいては、サッチャー政権以降、効率的な経営の下で公共交通を運営することが重視されている。特にバス事業においては、行政によるコントロールは安全性、及び騒音や大気汚染の抑制に関する事等と限定的で、市場原理に基づく民間ベースでの運営が行われている²³（ロンドン以外²⁴）。鉄道や路面軌道交通に関しては、行政が運行路線を決定するなど、バス事業と比較すると行政の権限は大きいものの、事業者の選定の際には競争入札を行っており、経営の効率性も重視されている。

① 鉄道

イギリスの旅客鉄道事業は 1993 年鉄道法に基づき 1994 年から 1997 年にかけて民営化され、公的利益会社（**public interest company**）であるネットワーク・レール社が所有するインフラを使用して旅客輸送サービス事業を運営する権利を民間の TOC に与えるフランチャイズ方式で行われている。

このフランチャイズ方式では、各運営区域（全国で 25 存在する）について、競争入札が行われ、その区域の運営を担当する TOC が決定される。TOC は、その区域についてフランチャイズ（特定のエリアについて特定のサービスを特定の区間運営し、運賃収入を得、または場合により補助金を受領する権利）を獲得する。競争入札は、各鉄道会社が政府に要求する補助金の額（あるいは、補助金が必要ない場合にはその収入から政府に支払われる額）に基づいて行われる。基本的には補助金額が最も少ない（あるいは支払額が最も多い）鉄道会社が TOC となるが、過去のパフォーマンス実績、列車及び乗務員の信頼性の向上へのコミットメント、及び運営能力も勘案して落札者が決定される²⁵。落札した TOC は交通省とフランチャイズ契約を結び、サービス水準や運賃水準が設定される²⁶。

② 路面軌道交通（トラム・LRT）

イングランドの 6 つの大都市圏²⁷における路面軌道交通には総合旅客交通委員会（ITA）と旅客交通局（PTE）が関与している。ITA は管轄地域内に含まれる自治体の議会が任命する委員により構成される委員会で、地域の公共交通に関する政策や財政上の決定を行う。その執行機関である PTE は、ITA の決定に基づき、具体的な輸送計画の策定や輸送事業者の決定などを行う。実際の建設や運営は PFI 方式により、民間に委託がされている²⁸。なお、建設費は国から補助金を受け、地方自治体が負担

²³ 運輸政策研究所（2011）「調査：英国（イングランド地域）におけるバス事業の動向」運輸政策研究所『運輸政策研究』Vol. 13 No. 4

²⁴ 1985 年交通法第 7 条。ロンドンにおいては、交通局がサービス水準を定め、路線毎の競争入札により事業者を決定している。

²⁵ House of Commons (2014), *Railways: franchising policy, SN6521*
<http://www.parliament.uk/briefing-papers/SN06521.pdf>

²⁶ 小役丸幸子（2010）「イギリス鉄道におけるフランチャイズ制度の現状と課題」運輸調査局『運輸と経済』第 70 巻第 3 号、pp. 68-75

²⁷ イングランドの 6 都市圏とは、メトロポリタン・ディストリクトが設置されている 6 地域である。6 地域とは、グレーター・マンチェスター、マージーサイド、サウス・ヨークシャー、タイン・アンド・ウィア、ウェスト・ミッドランズ、ウェスト・ヨークシャーである。（Department for Communities and Local Government (2013), *Local Government Financial Statistics England 2013*）

²⁸ 民間業者選定の際に入札がなされるかどうかは様々である。例えば、6 大都市圏の軌道系公共交通の運営者についてみると、グレーター・マンチェスターのメトロリンク、タイン・アンド・ウィアのメ

している²⁹。

また、6つの大都市圏以外で路面軌道交通を運営しているのは、ブラックプール、ノッティンガムである。ブラックプールの場合は、ブラックプール市が所有するBlackpool Transport Services Ltd.がトラムとバスの運営を行っている。ノッティンガムの場合は、PFI方式により入札で選定された民間会社によって運営されている。

③バス

イギリスのバス事業は1985年以前には地方自治体あるいは公営企業により運営されていた。しかし、保守党政権下の1985年交通法（Transport Act 1985）に基づく規制緩和により、1986年以降、ロンドン地域で自由化され、民間事業者が容易に参入し、サービス内容、料金水準を自由に決定できるようになった。また、既存の公営企業も民営化された。

ただし、採算性が低く民間事業者が参入しない路線については、地方自治体が民間事業者と委託契約を結んでバス・サービスを確保している。2010年度において自治体が委託している路線の走行台キロの割合はロンドンを除くイングランド全体の走行台キロの23%を占めている³⁰。

効率的な経営を重視する一方、4-1-2(1)に記述したとおり、増大し続ける交通需要に対して道路の整備だけで対応することは困難であるため、総合交通を重視し自動車交通の抑制と公共交通の促進政策が行われている。そのさきがけとなったのが1998年の交通白書³¹である。次節では、以後のイギリスにおける総合交通政策について記述する。

交通白書「A New Deal for Transport: Better for Everyone」第1章(抄)

(1) 交通により形成される生活

単なる道路建設は、交通増加への回答ではない。需要追随型の対応ではうまくいかない。公共交通の民営化と規制緩和はこの10年の鍵となる特徴だった。しかし、公共交通を破壊し、公共の利益を無視することにより公共交通は乗客を失った。このことが、我々が渋滞や汚染と戦う総合交通政策を約束する理由である。

我々はこの交通白書で総合交通政策を宣言する。いかにして、交通に係る選択肢を拡げ、持続可能な発展を支援する交通を確保するかを説明する。それが、安全で効率的でクリーンで公正な交通システムである新交通政策なのである。

(2) 新たな試み：新交通政策「A New Deal for Transport」

我々は、交通が生活の質を下げるのではなく生活の質の向上に貢献することを

トロについては入札の結果運営業者が選定されている。これに対して、サウス・ヨークシャーのステージコーチ・スーパー・トラム、ウェスト・ミッドランドのミッドランド・メトロについては現在のところ入札は行われていないようである（いずれも、民間企業により運営されている）。(各事業のウェブサイト参照)

²⁹ 西村幸格、服部重敬（2000）『都市と路面公共交通 欧米にみる交通政策と施設』学芸出版社

³⁰ Department for Transport (2013), *Annual Bus Statistics 2012/13*
https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/244332/annual-bus-statistics-2012-13.pdf

³¹ Department for Transport, Local Government and Regions (1998), *A New Deal for Transport: Better for Everyone, The Government's White Paper on the Future of Transport*

求めている。将来への道は、総合交通政策によりもたらされる。総合交通政策とは以下を意図する。

- ・異なる交通手段間の統合：各交通手段の可能性を完全に引出し、人々の交通手段間の移動を容易にする
- ・環境との統合：交通の選択により良好な環境を形成する
- ・土地利用との統合：全国、地方及び地域の各段階で、より持続可能な移動手段を選択し、移動の必要性を低減させるように、交通と土地利用計画を連携させる
- ・教育・健康・経済との統合：交通がより公正で参加可能な社会を実現する

4-1-3 交通に関する計画のあり方

(1) 総合交通計画

1) 地方交通計画(LTP)

2000年交通法により、地方自治体レベルにおいて総合的な交通計画である地方交通計画(Local Transport Plan: LTP)を策定することが義務付けられた。同制度の施行にあたり、環境・交通・地域省(Department of the Environment, Transport and the Regions: DETR³²)よりLTPに関するガイドライン³³が発行された。その後2013年現在に至るまで、以下の期間において第1期～第3期までの計画が策定されている。各期が開始される以前に現交通省(Department for Transport: DfT)は次期のLTPに関するガイドラインを発行している³⁴。第3期LTP³⁵において制度改正がなされているため、以下では第1期及び第2期のLTPについて記述をした後に、第3期LTPにおける変更点について解説を加えることとする。

表 4-3 LTP の計画期間

	計画期間 ³⁶
第1期 LTP	2001年～2005年
第2期 LTP	2006年～2010年
第3期 LTP	2011年～ (計画期間は地方の裁量による)

① 第1期・第2期 LTP

i. 策定主体

2000年交通法第108条第4項により、地方自治体の政体に応じて下表のように定められた地方交通管理者(Local Transport Authority)は、同条により地方交通計画(LTP)を作成することが義務付けられている。また、LTPガイドラインにおいて、大都市圏地域では、複数の自治体及び旅客交通公社(PTE)の協働によりジョイントLTP(複数の地方交通管理者により作成されたLTPをジョイントLTPと呼称する)を策定することが奨励されている³⁷。

また、政府が示したガイドラインでは、中央政府の地方支分局と自治体が共同するとともに、自治体の各部署間においても共同してLTPを作成することが求められている。

³² 2002年に改組し、交通に関する所掌事項は交通省(Department for Transport)が継承。

³³ Department for the Environment, Transport and the Regions (2000), *Guidance on Full Local Transport Plans*

³⁴ 第1期のものは前述のとおり。第2期のものは、Department for Transport (2004), *Full Guidance on Local Transport Plans: Second Edition* 第3期のものは下記のとおり。

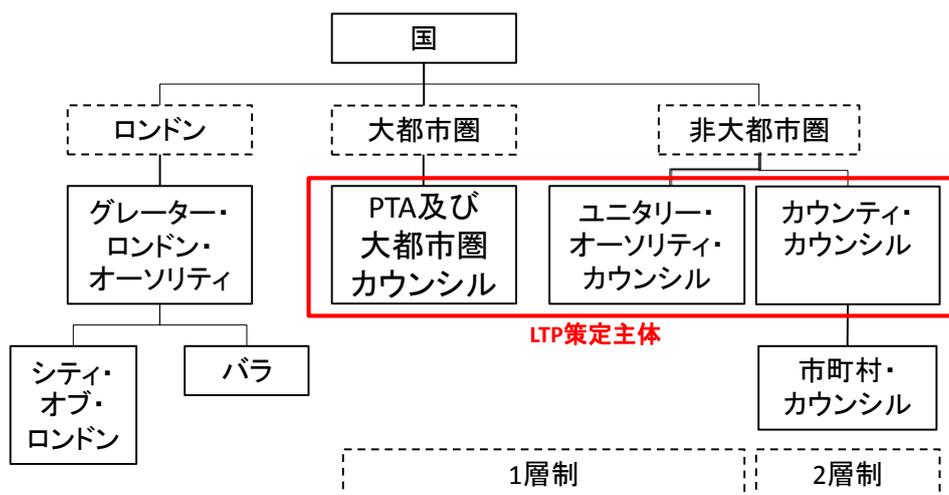
³⁵ Department for Transport (2009), *Guidance on Local Transport Plans*
<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110509101621/http://www.dft.gov.uk/adobepdf/165237/ltp-guidance.pdf>

³⁶ 第1期、第2期は、5年以内の更新が義務付けられていた(2000年交通法第109条第2項)。

³⁷ Department for the Environment, Transport and the Regions (2000), *Guidance on Full Local Transport Plans*

表 4-4 LTP の策定主体(地方交通管理者)

地方公共団体の分類	策定主体(地方交通管理者)
大都市圏(6都市圏 ³⁸ 。ロンドンを除く。)	旅客交通委員会 ³⁹ (Passenger Transport Authority: PTA) ※大都市圏カウンスル(Metropolitan District Council)と共同。
非大都市圏(1層制)	ユニタリー・オーソリティ・カウンスル(Unitary Authority Council)
非大都市圏(2層制)	カウンティ・カウンスル(County Council)



資料: Department for Communities and Local Government (2013), *Local Government Financial Statistics England 2013* をもとに作成

図 4-7 イングランドの地方自治の仕組みと第 1、2 期 LTP の策定主体

2000 年交通法 (Transport Act 2000) (抄)

108 条 地方交通計画

(1)各地方交通管理者は以下の義務を負う。

(a)所管区域における、安全で、統合された、効率的、経済的な交通施設とサービスを奨励、促進するための政策を策定する。

(b)上記の政策を実施するために職務を実行する。

(2)第一項に述べた交通施設とサービスとは以下を示す。

(a)管轄区域内に居住または就業する人々、または当該区域を訪問もしくは旅行する人々のニーズに合致する交通施設とサービス。

(b)貨物の運搬に必要な交通施設とサービス。

及び、歩行者のための交通施設とサービスも含む。

³⁸ それぞれ、バーミンガム、マンチェスター、リバプール、ニューカッスル、リーズ、シェフィールドを中心とした都市圏。

³⁹ 大都市圏地域に設置されている広域都市圏の公共交通に関する政策を担当する部局。2008 年より Integrated Transport Authority (ITA) に改称。

- (3)各地方交通管理者は、第一項に述べられた政策を含む、地方交通計画と称する文書を作成しなければならない。
- (4)本パートにおいて“地方交通管理者”とは以下を意味する。
- (a)イングランド内のカウンティ・カウンシル、
 - (b)イングランド内のカウンティ・カウンシルがない地域における非大都市圏カウンシル
 - (c)旅客交通委員会（Passenger Transport Authority）
 - (d)ウェールズ内のカウンティ・カウンシルまたはカウンティ・バラ・カウンシル

113 条 大都市圏ディストリクト・カウンシルの役割

- (1)108 条第一項(a)及び(3)【中略】による旅客交通地区に係る旅客交通委員会に課された義務は、以下の機関によって遂行されなければならない。
- (a) 当該委員会、及び
 - (b) 当該地区を含む大都市圏ディストリクトのカウンシル〔複数〕の協働。
- (2)108 条第一項(b)【中略】による旅客交通委員会に課された義務は、当該地区を含む大都市圏ディストリクトのカウンシルの義務でもある。

ii. 計画の対象とする交通手段・交通施策

政府が示したガイドライン（第 1 期）においては、計画に盛り込むべき交通手段及び交通施策が以下のとおり記述されている。LTP は全ての交通手段を対象としており、また、各交通手段間の連携を促す施策を重視している。

<LTP に盛り込むことが奨められる項目>

- (a)統合的なアプローチ
- (b)交通手段選択の拡大
 - ・自動車、バス、鉄道、LRT、タクシー&ハイヤー、ボランティア・コミュニティー交通、自転車、歩行者、自動車規制区域⁴⁰、ホームゾーン⁴¹、自動二輪車
- (c)交通制御及び需要管理
 - ・ITS、道路空間の再配分、その他の渋滞&大気汚染対策、道路利用者賦課金制度・職場駐車場賦課金制度、駐車政策、道路交通安全、速度規制
- (d)交通の統合化
 - ・交通結節点、駅への交通、P&R、開発計画との連携、マルチモーダル・スタディ、公共交通情報提供、トラベルプラン（職場、学校）
- (e)高速道路網計画&管理
 - ・維持管理、橋梁補強、道路状況調査、道路改良、街灯・歩道整備、非幹線道路の地方自治体への移管
- (f)非都市部の交通
 - ・非都市部バス、コミュニティ公共交通、地方部の交通管理
- (g)持続可能な物流

⁴⁰ 歩行者専用区域等、自動車の侵入を制限する区域

⁴¹ 歩行者と自転車を優先し、自動車の規制速度を低く抑える区域

- ・物流品質パートナーシップ、鉄道貨物、港湾、船舶輸送、運河
- (h)幅広い施策目的との統合
- ・経済的弱者の社会参加、バリアフリー、就業確保、都市再開発、地球温暖化対策、地域の大気汚染対策、騒音対策

iii. 計画の構成要素

政府が示したガイドライン（第1期）において、LTPの重要な構成要素として定められているのは、①政府の総合交通政策と合致する目標の設定、②問題及び改善の方向性に関する記述、③長期的戦略に関する記述、④5か年の実施プログラム、⑤実施に関して評価を行うためのパフォーマンス指標の設定の5つである。

表 4-5 LTP のガイドラインにおける項目及びその内容

項目	内容
目標	<p>政府の総合交通政策に合致するとともに、多様な地方交通の支援を実施することを目標として設定することが求められている。</p> <p>政府の目標としては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ①都市環境及び自然環境の保全・強化 ②交通安全 ③効率的経済への貢献及び適切な地域における持続可能な経済発展の支援 ④日常必要な施設に対して自動車を保有しない人も含め全ての人にとってのアクセス性の向上 ⑤全てのモードの交通、交通と土地利用計画の統合化 <p>の5つを掲げており、さらに、地方の目標を付加することが求められている。</p> <p>また、それらの目標については、定性的な目標と、それと関連した定量的な目標の双方を含むことが求められている他、短期目標（5年間）及び長期目標（15 - 20年間）の両方を設定することが求められている。</p>
問題及び可能性に関する分析	<p>現状の問題点（道路混雑、歩行者・自転車にとっての劣悪な環境、貧弱な公共交通サービス、結節性の悪さなど）を明確化することが求められている。さらに、交通に関連した雇用や社会サービスへのアクセス性の確保状況、環境への影響、将来の交通需要予測とその課題などを記述することが求められている。</p> <p>加えて、交通サービスを改善する可能性（方向性）についての記述が求められている（例えば、交通信号制御による道路利用者の時間短縮の見通し、事業提案のなかで民間投資を活用して結節施設の改善を図るべき戦略的な地区を掲げること等）。</p>
長期的戦略	<p>問題を克服し、LTPに定めた目標を達成するための戦略を記述する。戦略立案においては、最も優れた施策の組み合わせを選択すべく、可能性のある代替案を示した上で、最も優れた解決</p>

項目	内容
	<p>策が選択されるとともに、その選択過程が示される必要がある。</p> <p>戦略の中心課題に対する投資の優先分野について明示することが求められている（中央政府の補助金配分の際の査定について現実的に考慮して設定する）。</p> <p>また、「パッケージ・アプローチ」の考え方に従って、地域に対してモード横断的な事業を組み合わせることで戦略を組み立てることが求められている。</p>
5か年の実施計画（プログラム）	<p>費用が見積もられ、負担可能であるとの判断がなされた事業や政策措置をまとめた事業計画を記述する。LTP の戦略を支える全ての資本投資事業について、資金源の種類に関係なく、網羅的に記述する。</p> <p>なお、大規模事業、その他の地方交通資本投資事業、PFI、開発事業者や交通事業者による資金を活用した事業、EU の各種補助プログラム、道路利用者賦課金、職場駐車施設賦課金収入による事業の別を記述することが求められている。</p> <p>小規模事業は中央政府の承認を要しないが、25 万ポンド超の事業は個別に明示する必要があり、25 万ポンド以下の事業は事業の一部またはパッケージで記述することができる。</p> <p>LTP により中央政府から提供される資金は資本投資にしか充当できないが、運営資金についても資本投資する施設の関連事項として記述することが求められる。道路維持管理、助成バス運行、料金割引、交通安全教育、訓練、PR に対する支出に関する計画を記述することが求められる。</p>
到達目標、パフォーマンス指標及びその他の成果	<p>計画が目標を達成するのに適切かどうか評価するため、到達目標及びそれに関する指標の概要を一覧表として記載することが求められている。中央政府が設定した国の交通及び交通に関連する到達目標（例えば、交通事故による死傷者数の減少など）の中から関係する到達目標を採用することが求められ、採用しない場合は LTP に理由を明示することが求められている。また、目標への到達度を計測するためのパフォーマンス指標を明示することが求められている。</p> <p>また、ベスト・バリュー制度⁴²に基づいた国のベスト・バリュー指標⁴³について記述することが求められており、地方独自の指標を設定することも求められている。</p> <p>指標の設定においては、</p> <p>①十分なデータの収集の必要性</p>

⁴² ベスト・バリュー制度：金銭的効率性（Value for Money）を行政サービスにおいて実現させることを目指し、地方自治体に行政サービスを見直し、継続的に改善していくことを義務付ける制度（2000年4月から実施）

⁴³ ベスト・バリュー指標：地方自治体の行政サービス水準を評価するための指標。

項目	内容
	②強固なモニタリング体制の構築のためのコスト及び既存データの最大活用の必要性 ③住民に理解しやすい指標であることの必要性 ④投資を反映する（出来るだけ計画外の要因による変動を分離できる）指標であることの必要性 についてのバランスを勘案して設定することが求められている。

iv. 住民参加プロセス

政府が示したガイドラインにおいて、LTP に関して、以下のような住民参加プロセスが推奨されている。

＜LTP の住民参加プロセス＞

- ・計画策定の初期段階からプロセスに住民、企業、交通事業者、利害関係者、福祉・教育関係者、環境団体等が参加すること。
- ・LTP を策定する過程でどのように市民を参加させたのかについて、LTP に記述すること。
- ・自治体が用いるべき効果的な参加の原則として、初期段階での参加、双方向性（interactive）、包括性（inclusive）、継続性、公開性、参加者に対する効果的なフィードバックを挙げている。
- ・LTP は、適切な場所での公開の他、無料あるいは原価で希望者に提供すること。また、インターネットで LTP を公開することが推奨されている。

v. 計画の評価⁴⁴

中央政府による LTP に基づく予算配分は、中央政府による LTP の評価（Assessment）と地方政府による LTP の内部査定（Appraisal）に基づいて行われる。

また、LTP に記載された事業の進捗を評価するために、地方政府は毎年、年次報告書を作成し中央政府に提出することが求められている。

LTP の評価から予算配分までの流れは下図のとおりである。

⁴⁴ Department for the Environment, Transport and the Regions (2000), *Guidance on Full Local Transport Plans*, Annex E



資料：Department for the Environment, Transport and the Regions (2000), *Guidance on Full Local Transport Plans* をもとに作成

図 4-8 LTP の評価と予算配分の流れ

なお、第2期LTPの策定ガイダンスでは、統合交通ブロック⁴⁵の予算配分方法を、年次報告書（Annual Progress Report：APR）の評価による決定から、交通事故死傷者数やアクセス性等の指標に基づく配分方法に変更することが示された⁴⁶。

a. 中央政府によるLTPの評価基準

LTPを受け取った中央政府は、LTPの質について評価を行う。政府のLTPガイドラインAnnex Dに、中央政府が使用する評価基準27項目が示されている。なお、評価基準27項目は全て定性的なものである。

それぞれの評価基準について、「必要最小限の要請内容」（満たしていなければマイナス評価）、「優れたLTPの条件」（満たしているとプラス評価）が定められている。

⁴⁵ 百万ポンド未満の維持管理以外の資本投資事業（小規模道路改良、交通安全、バス専用レーン整備、歩道・自転車道整備、交通情報提供システム整備等）を対象とした補助金。現在の算定式等、詳細は後述する。

⁴⁶ 高見淳史・原田昇（2005）「イングランドの地方交通計画に基づく財源配分システムの実態と改善の方向」土木学会『土木計画学研究・講演集』32

<中央政府が使用する LTP のプログラムの評価基準一覧⁴⁷>

1. 問題の特定／目標設定
2. 戦略策定
3. 実施プログラム
4. パフォーマンス指標
5. バス戦略の確立
6. 旅客鉄道の貢献に関する考察
7. タクシー及びハイヤーの役割
8. 自転車利用促進戦略
9. 徒歩促進戦略
10. 道路安全戦略の設定
11. 駐車戦略
12. 公共交通機関の相互乗換
13. 国家計画ガイダンス及び開発計画との整合性⁴⁸
14. 公共交通機関情報戦略の設定
15. 自動車利用の削減、及び通学児童の安全改善のための統合戦略の設定
16. 通勤者の自発的な通勤計画の採択を奨励する施策
17. 空港へのアクセス改善
18. 身体障害者への対応
19. 社会的差別排除のための施策
20. 大気質改善・騒音防止
21. 気候変動に関する活動
22. 主要道路の維持管理戦略
23. 橋梁補強戦略
24. 大規模道路プロジェクトの 7 年後の見通し
25. 幹線道路の移譲 (De-Trunking)
26. 地方の特徴と特定のニーズの認識
27. 持続可能な物流の実現

b. 地方政府による LTP の内部査定

(概要)

LTP の提出と同時に地方政府は、その LTP がどの程度関連する目標の達成に資するか、経済的にそれを行うことができるかなどについて、自らが行った LTP の内部査定 (Appraisal) 結果を中央政府に提出する義務があった⁴⁹。内部査定においては、以下の 4 項目が評価される。

- ① 中央政府が定める交通目標の達成度の評価 (推計)
- ② 地方政府が定める交通目標の達成度の評価 (推計)
- ③ 課題がどの程度解決するかに関する評価 (推計)
- ④ 補助分析 (分配と公平性、資金面からみた実現可能性と財政の持続可能性、実

⁴⁷ Department for the Environment, Transport and the Regions (2000), *Guidance on Full Local Transport Plans*, Annex D

⁴⁸ 国家計画ガイダンス (National Planning Guidance) との整合性、地域交通戦略 (Regional Transport Strategy) との整合性、地域開発計画との整合性、などを有している必要がある。

⁴⁹ 内部査定に対して、年次報告書は、LTP の実行状況を、LTP の実行後に毎年評価するものである。

行可能性と住民の同意)
査定結果は評価要約表 (Appraisal Summary Table : AST) にまとめられる。

内部査定の対象となる事業

内部査定は、以下のそれぞれについて行われる必要がある。

- ・ 事業全体として1つ (大規模事業+小規模事業 (=パッケージ))
- ・ 大規模事業がある場合、1つの大規模事業について1つ
- ・ 小規模事業のパッケージとして1つ

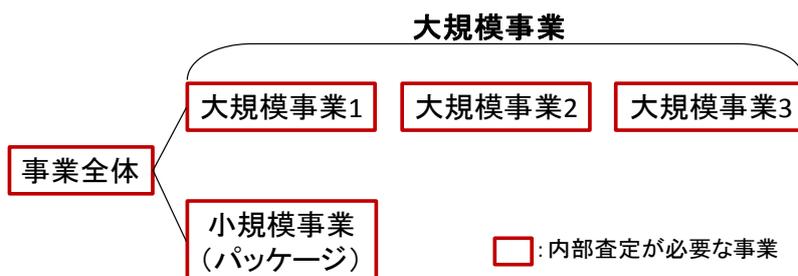


図 4-9 内部査定の対象

内部査定の方法

2000年、DETRはマルチモーダル交通の評価のためのガイダンス「Guidance on the Methodology for Multi-Modal Studies (GOMMMS)」を発表し、プロジェクト評価にNATA⁵⁰を適用するための手法を示した。ここに示された方法に基づき、上記のb.の①～④の評価項目について評価される。ここでは、内部査定のうち「①中央政府が定める交通目標の達成度の評価」を例示する⁵¹。

中央政府が定める交通目標の達成度の査定: CG ASTの作成

政府は交通プロジェクトの評価に関して、1998年の『New Deal for Transport』(1998年の交通白書)に基づき5つの基準を設定している。内部査定は、「LTPの施策実施により、中央政府の目標がどの程度達成できるのか」という視点から行われる。

⁵⁰ New Approach to Appraisal (NATA (新しい査定方法)): 1998年にDETRが幹線道路プロジェクトの評価のために開発したもの。

⁵¹ 以下の内部評価方法については、Department for the Environment, Transport and the Regions (2000), *Guidance on Full Local Transport Plans*, Annex Eをもとに整理した。

<政府の5つの目標>

環境への影響：人工環境・自然環境の保護
安全性：安全性の向上
経済性：持続可能な経済活動の支援及びバリュー・フォー・マネー⁵²の実現
アクセス利便性：車を持たない人々のために施設へのアクセスを改善
統合性：中央政府の総合交通政策との一貫性の保持・強化

査定には、AST が用いられる。特に、中央政府の目標の達成度合いを予測するための AST は、Central Government AST (CG AST) と呼ばれ、施策を実施した場合の主な影響について 1 ページの表で要約できるようになっている。

<CG AST による査定方法>

- CG AST に記載される情報は、できるかぎり、B/C 分析あるいは環境影響評価を用いなくてはならない。
- ただし、地方政府が事業の影響を評価するのに上記以外の手法を利用した場合は、その結果についても CG AST に含むことができる（公正で偏りのない結果を得るため）。
- 安全性の便益や交通機関の利用者の便益のように、一般的に金銭的価値によって測ることが可能なものは、金銭的価値を記入する。
- CO₂削減量のように、定量化できるが金銭換算が困難な場合は、定量的な査定結果を記入する。
- 定量化できないものについては、7段階評価を用いることが望ましい。ただし、従来から利用されている‘positive’、‘neutral’、‘negative’の3段階評価を使用してもよい。

⁵² 税金の対価として最も価値ある行政サービスを提供するという考え方

概要		問題	(1)計画の総費用(百万円) (2)政府の費用(百万円)	
目的分野	目的	定性的影響	定量的指標	評価
環境	騒音			事業により騒音が改善/悪化する建物数
	地域の大気質			事業により大気質が改善/悪化する建物数
	温室効果ガス			CO ₂ のトン数
	景観			点数
	都市景観			点数
	歴史的資源・遺産			点数
	生物多様性			点数
	水環境			点数
	健康			点数
	交通環境			点数
安全性	事故			PVB 百万円
	安全			点数
経済	交通分野の経済的効率性			利用者:NPV 百万円 民間供給者:NPV 百万円 公的供給者:NPV 百万円 その他政府:NPV 百万円
	信頼性			点数
	より広範囲な経済的影響			点数
アクセシビリティ	選択性			点数
	分断			点数
	交通システムへのアクセス			点数
統合	交通結節			点数
	土地利用政策			点数
	その他政府政策			点数

Net Proper ties win/lose with scheme: 事業により騒音が悪化する家屋数、改善する家屋数の両方を記載。
PVB: Present Value of Benefits (投資による便益の現在価値)、 **PVC:** Present Value of Costs (投資費用の現在価値)、
NPV: Net Present Value: PVB - PVC により求める。

図 4-10 CG AST のフォーマット

c. 中央政府の「評価者」による内部査定結果の評価

- ・ASTの形でまとめられた内部査定結果は、政府の「評価者」によって、全体的バリュー・フォー・マネーが評価される。
- ・評価者は、ASTのなかでは金銭的な評価がされていなかったものについても、事業全体としてどの程度の金銭的価値があるかを判断しなければならない。
- ・この「事業の全体的バリュー・フォー・マネー」は評価者の評価が変われば、異なった結論が出てくることになることについては政府も認識してはいるが、その対策についてはガイダンスに示されていない。
- ・評価者は、全体的な評価にあたり、ASTに記載された金額・点数の算出根拠を地方政府に求めることがある。

d. 計画の進捗状況に関する年次報告書(APR)の作成

LTP承認時の予算と実際の支出、個々の政策目標に対する達成状況をモニターするため、各地方自治体は毎年、APRの策定を求められている。

APRは地方自治体による自己評価として整理され、中央政府へと提出される。中央政府はAPRを査定し、その査定結果を地方支局を通じて各自治体へ通知する。

APRの査定結果が高い場合、中央政府は当初のLTPの評価に基づき配分された予算以外にボーナスを付与する場合がある。一方、十分に目標が達成されていない場合、中央政府は予算配分額の削減、または特別目的のみ使用可能な限定的予算への切り替えを行うことがある。

なお、APRは市民への報告も兼ねているため、分かりやすさが重要とされている。中央政府は、APRを30ページ以内にすることを推奨している。

APRの査定方法

APRには4つの査定要素が存在する。

- ア. 交通に関する以下に掲げる中央政府の目標がLTPにより達成される程度
 - ・環境保全
 - ・交通安全性の改善
 - ・経済効率性への貢献と、適切な場所における持続可能な経済成長の支援
 - ・車以外の交通手段によるアクセシビリティ改善
 - ・より効率的な交通システム構築に向けた交通と土地利用計画の統合の促進
- イ. 交通に関する地方自治体の目標が達成される程度
- ウ. 問題が緩和される度合い
- エ. 以下の分析
 - ・公平性
 - ・経済的な成立性、財政的な持続可能性
 - ・実行可能性
 - ・住民の受容性

第1期LTPでは、各年次のAPR評価で異なる査定基準が適用されていた。例えば、

第3次 APR では、「Guidance on LTP Annual Progress Reports: Third Edition」の補足資料 F において、以下に掲げる 5 つの基準を用いて査定されることが示されている。

表 4-6 中央政府の APR の査定基準¹

項目
① 事業進捗度
② 目標達成度
③ 用途別支出の状況
④ 前年度の改善要望に対する改善
⑤ APR の透明性と住民への説明度

④は、前年度の APR の査定結果に基づく、中央政府及び地方支分局から各地方自治体への問題・課題の指摘、改善要請に対して、対応、改善しているかどうかを評価する基準である。

一方、第2期 LTP の APR 査定では、計画の質や目標値のインパクト、実現の可能性が査定基準として各年次の査定で用いられ、統合交通ブロックにおける総予算の 25%分の配分決定を担った²。

②第3期 LTP の変更点³

2011 年度以降を計画期間とする第3期 LTP に向けて、交通省は地方公共団体に向けたガイドライン「Guidance on Local Transport Plans」を 2009 年 7 月に公表した。

以下に第1期・第2期からの主な変更点を整理する。

i. 計画期間

第1期、第2期 LTP は計画期間を 5 年間で指定されていたが、第3期 LTP では策定者が自由に設定できるように変更された。

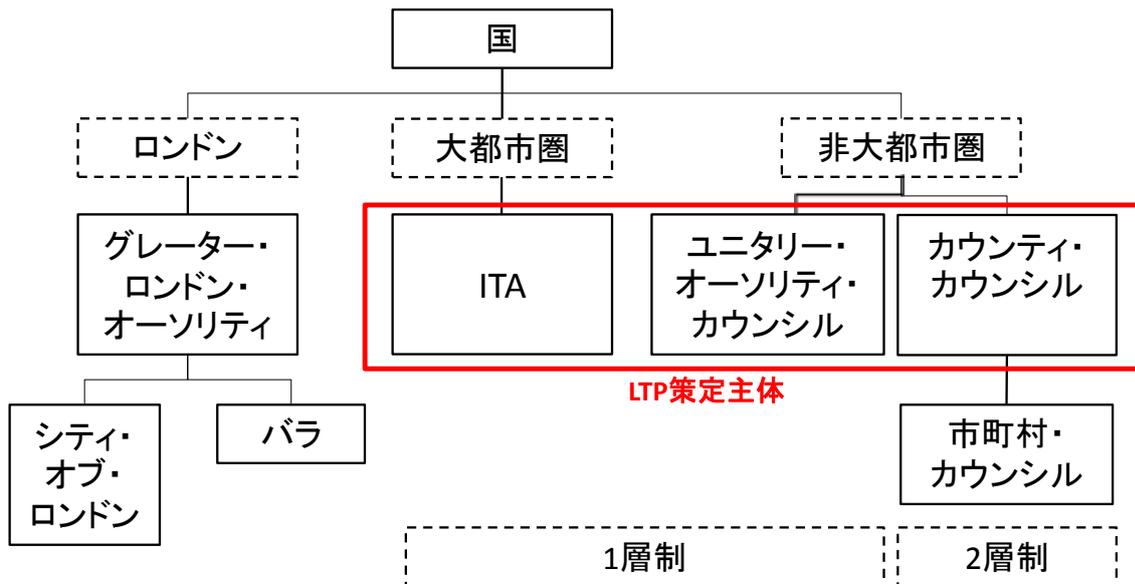
ii. 6 大都市圏の計画策定者

6 大都市圏における計画策定者は、第1期、第2期 LTP は PTA（2008 年地方交通法により ITA と改称）と大都市圏議会が共同で行っていたが、第3期 LTP では ITA が唯一の策定主体となった。また、2008 年地方交通法により、6 大都市圏以外の地域においても ITA を設置することが出来るようになり、その場合 ITA が LTP の策定主体となる。

¹ APR Guidance 及び DfT ヒアリング

² 高見淳史・原田昇（2005）「イングランドの地方交通計画に基づく財源配分システムの実態と改善の方向」土木学会『土木計画学研究・講演集』32

³ Department for Transport (2009), *Guidance on Local Transport Plans*
<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110509101621/http://www.dft.gov.uk/adobepdf/165237/ltp-guidance.pdf>



資料：Department for Communities and Local Government (2013), *Local Government Financial Statistics England 2013* 及び Department for Transport (2009), *Guidance on Local Transport Plans* をもとに作成

図 4-11 2008 年地方交通法以降の LTP 策定主体

iii. コンサルテーション

第 1 期及び第 2 期の LTP においても住民参加が推奨されていたが、2008 年地方交通法により、第 3 期 LTP では計画の策定に際して以下の機関に対して、関係者に計画案を送付し計画に対する意見を募るコンサルテーションを行うことが法的に義務付けられた。

<コンサルテーション対象者>

- ・バス事業者
- ・鉄道事業者
- ・公共交通の利用者団体
- ・ITA が LTP 策定者の場合、同地域のカウンティ・カウンシル及びディストリクト・カウンシル
- ーカウンティ・カウンシルが LTP 策定者の場合、同地域内のディストリクト・カウンシル
- ー道路庁⁴が管理する道路に関する計画の場合、交通省
- ーその他適当と考えられる者（例：環境団体、障害者団体 等）

iv. 環境政策及びガイダンスの考慮

2008 年地方交通法は、気候変動に対する対策と適応策、及びその他の環境対策を LTP に含めることを法的に義務付けた。これを受けて、第 3 期 LTP ガイドラインでは、気候変動以外の環境問題として、大気質、騒音、景観、生物多様性を例示している。

⁴ 交通省下の組織であり、イングランドの主要幹線道路網 (Strategic Road Network) を所管している。

v. 障害者への対応

第1期、第2期 LTP は高齢者と自動車交通手段を持たない者への対応を計画に盛り込むことを義務付けていたが、第3期 LTP では、上記に加え、障害者への対応も計画に盛り込むことが義務付けられた。

vi. 職場駐車場課金と道路利用者課金スキームの計画への位置付け

2008年地方交通法は、職場駐車場課金と道路利用者課金の導入の条件として、LTP に同施策を位置付けることを求めている。

vii. 計画の評価と補助

第1期と第2期の LTP では政府が定めた指標に沿って評価を行っており、この評価の実施には中央政府にも地方政府にも時間と費用がかかっていた。加えて、キャメロン政権は中央政府の関与を少なくし、地方政府の裁量を大きくする方針をとっていることもあり⁵、第3期 LTP では、交通省は地方公団体等が策定する LTP の評価を行わず、計画の評価に従った補助金額の配分も行わないことに変更された。

(2) 総合交通計画と他の計画(公共交通と土地利用の整合性の確保に関する手法)

1) 労働政権下(1997~2010年)の状況

LTP が策定されるようになった当初は、中央政府が 1998 年交通白書や 1998 年道路白書、また、各分野に関する計画政策指針(Planning Policy Guidance: PPG) や、その後継の PPS (Planning Policy Statement) 等を発行して地方政府の計画策定についての指針を示していた。

LTP 策定時には、LTP の広範な目的に基づき、カウンスル内の道路部局など交通関連主体との連携のみならず、教育、健康などの関連主体とのパートナーシップのもとで計画を作成することが求められていた。

2 層性の地域では、駐車場、土地利用計画(ローカルプラン)等は市町村の責任であり、LTP を効果的に実施するために、全ての市町村は 1,500 ワード以内の短い文章を提出するとともに、計画策定に十分に参加することが求められていた。この文書のなかでは、地方の土地利用計画、開発規制、駐車場に関する施策に焦点を当て、LTP へのコミットメントについて述べる必要があった。

政府が示した第1期 LTP ガイドラインでは、公的機関が共同で作業するように求めている。これは、必ずしもジョイント LTP を意味するものではないが、個々の LTP ではどのように共同作業を実施したのか示す必要があった⁶。

⁵ イギリス交通省へのヒアリングによる。

⁶ Department for the Environment, Transport and the Regions (2000), *Guidance on Full Local Transport Plans*

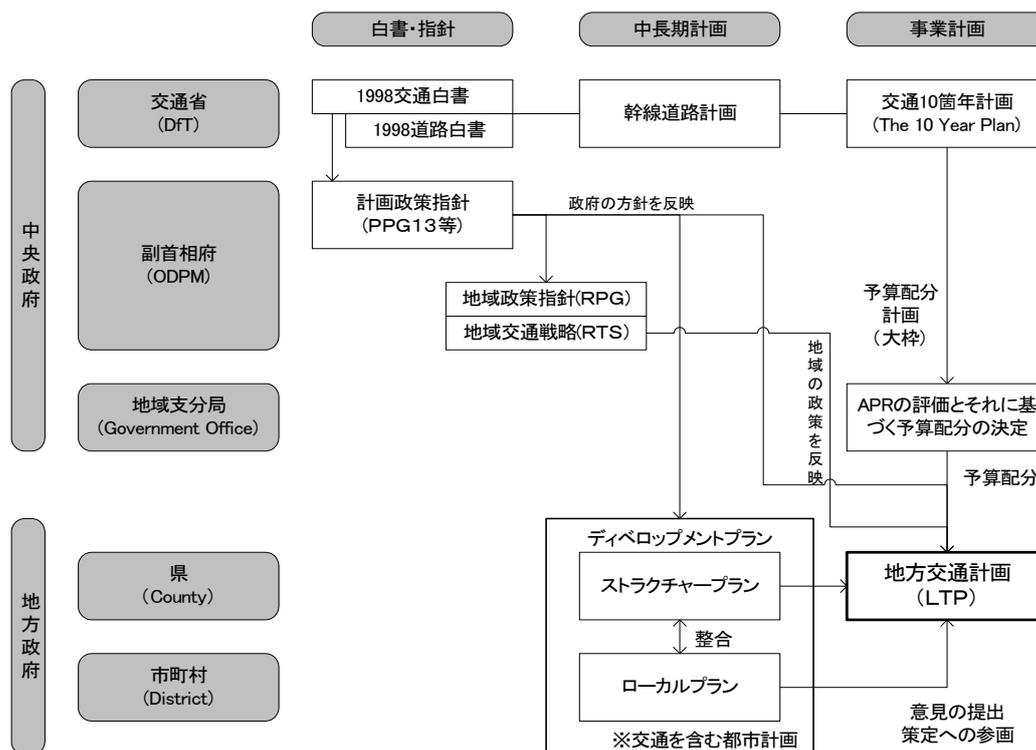


図 4-12 労働政権下(1997～2010年)のLTPと関連計画等の関係(2層制のケース)

2) 保守党・自由民主党連立政権下(2010年～)の状況

労働党政権下の2004年に成立した2004年計画及び強制収用法(Planning and Compulsory Purchase Act 2004)⁷に基づき、地方が定めるべき様々な計画に関する改革が開始された。2010年に政権に就いた保守党・自由民主党連立政権は、副首相府の後継官庁であるコミュニティ・地方自治省を通じて、PPGの後継であるPPSを廃止し、National Planning Policy Frameworkに変更することを発表した。

National Planning Policy Frameworkは、PPGやPPSが分野ごとに定められていたのに対し、全分野を包括した文書であり計画の指針を示している。そのなかで、土地利用と交通について直接的に述べているのは、第37段落であり、「計画政策は、人々の通勤、買い物、レジャー、教育、その他の活動に関する移動を最小化するように当該エリアの土地利用のバランスをとらなければならない」とされている。また、Local Plansにおいては、「開発や柔軟な土地利用を促進するために用地を割り当て、必要な場合には新たな土地利用を促進し、適切な場合には開発対象の土地の形態、規模、そこへのアクセス、戸数について詳細を提供しなければならない」(第157段落)として、Local Plansに従って土地利用が行われるべきであるとしている。また、National Planning Policy Framework全体として、計画に従った(planning led)土地利用が原則とされている(第17段落)。

第3期LTPのガイダンスは2009年に労働政権下で策定されたものであるが、第1期、第2期と異なり、各LTPを中央政府が査定することはなくなった。このような地方分権的な方向性を現保守党・自由民主党連立政権はより強力に推し進めており、2011

⁷ 都市計画制度を変更する法律。地方圏レベルでは広域地方計画(RSS)、地方自治体レベルでは地域開発フレームワークを策定することが規定された。

年白書においては「政府は、地方政府にラディカルな権限の移譲を行い、より多くの財政的自立性を与えることにより、トップ・ダウンの時代を終わらせることを希望している」⁸としている。この方針は National Planning Policy Framework にも共通である。このため同文書は、中央政府が「関連し、言及することが適切かつ必要である」⁹計画全体の枠組みについて述べたものにすぎず、この枠組みのなかで、各地方自治体は自らの地方に特有の事情や優先事項を考慮して計画を策定することになった。

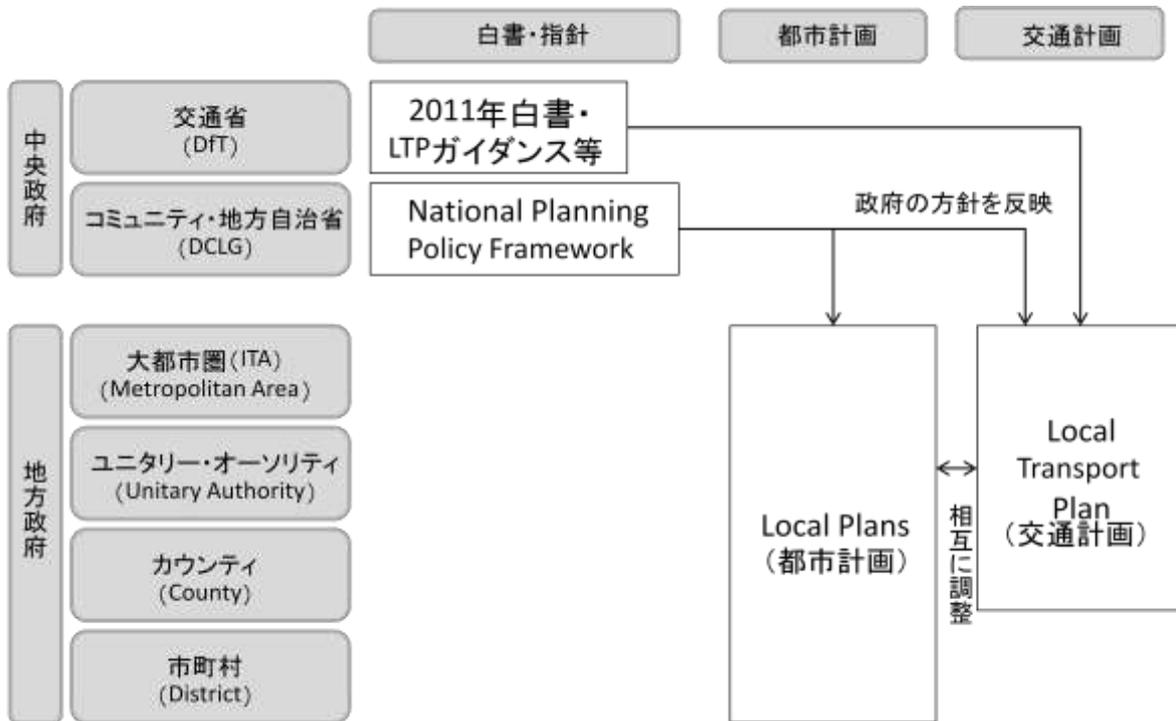


図 4-13 保守党・自由民主党連立政権下(2010年以降)のLTPと関連計画等の関係

⁸ Department for Transport (2011), *Creating growth, cutting carbon: making sustainable local transport happen*

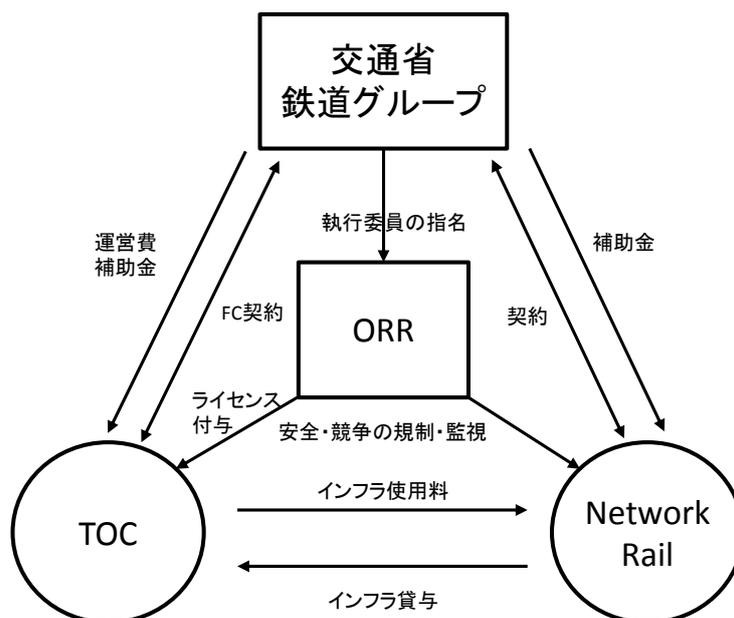
⁹ Department for Communities and Local Government (2012), *National Planning Policy Framework* https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/6077/2116950.pdf

4-1-4 地域公共交通の運営等に係るスキーム

(1) 地域公共交通に係る官民の関係性、役割・責任分担

1) 鉄道

前述のとおり、イギリスにおける鉄道事業は上下分離方式で行われており、鉄道サービスの運営権を複数の民間事業者にフランチャイズしている。公益会社であるネットワーク・レール社が保有し維持管理している鉄道インフラを交通省が競争入札により選定した民間事業者（TOC）とフランチャイズ契約を結び、採算が取れない路線に対しては交通省から補助金を交付している。また、独立行政法人である ORR が安全に関する規制と監督、及び運賃とサービス水準の監視を行っている。



資料：House of Commons (2012), *Quick guide to the railways, SN4128* をもとに作成

図 4-14 イギリスの鉄道事業の枠組み

① 交通省

交通省は、法律（Railways Act 1993）に定められた権限に基づき、競争入札により民間事業者を選定し、選定した事業者とフランチャイズ契約を締結する。独立採算が見込まれない路線に関しては、交通省から民間事業者に対して補助金を交付する。補助金額は入札時に事業者が提示する額をもとに、フランチャイズ契約により設定される。交通省は、入札者が提示した補助金額に加え、過去のパフォーマンス実績、列車及び乗務員の信頼性の向上へのコミットメント、及び運営能力を勘案して落札者を決定する¹⁰。

また、交通省はネットワーク・レール社と契約を締結し法律（Ministry of Transport Act 1919）に定められた権限に基づき、ネットワーク・レール社に対して契約で決められた額の補助金を交付する。

¹⁰ House of Commons (2014), *Railways: franchising policy, SN6521*

表 4-7 鉄道に関する交通省の権限等と根拠

権限等	根拠
TOC とのフランチャイズ協定の締結 ¹¹	Railways Act 1993 第 23 条
TOC への運営費補助金の交付	Railways Act 1993 第 63 条
ネットワーク・レール社への補助金の交付	Ministry of Transport Act 1919 第 17 条

②Office of Rail Regulation: ORR

ORR の主な役割は、鉄道事業の安全と市場の競争性を確保するため、交通省と協力しながら、ネットワーク・レール社及び鉄道事業者を規制、監督することである。

表 4-8 ORR の権限等と根拠

権限等	根拠
事業者ライセンスの TOC への付与	Railways Act 1993 第 8 条
安全に関する規制と監督	Railways Act 1993 第 4 条
運賃及びサービス水準の監視	Railways Act 1993 第 4 条

運賃等の収入は、2001 年度以降、継続的に増加している。主な要因として、利用者の増加やインフレに伴う運賃改正が挙げられる。また、TOC の総費用に占める補助金の割合は、2000 年度から 2008 年度までは約 25%程度で推移し、2009 年度以降で大きく低下した。なお、政府から TOC に交付されている補助金が 2008 年度に大幅に減少したのは、ネットワーク・レール社からのインフラ貸与にかかる賃料の値下げに伴うものであり、同年に総費用が減少しているのもこのためである。一方で、ネットワーク・レール社への補助金が 2000 年度から 2008 年度にかけて増大したのは、2000 年にハットフィールドで起きた脱線事故を受け、維持管理や更新にかかる事業が増加したためである。

¹¹ PTE が設置されているエリアにおいては、交通省に代わり TOC とフランチャイズ契約を結ぶことが出来る（2005 年 Railways Act 第 13 条）。



出典：Office of Rail Regulation (2012), *Costs and Revenues of Franchised Passenger Train Operators in the UK*

図 4-15 TOC の運賃等の収入と総費用、政府から鉄道業界¹²への補助金の推移(2000/1～2011/12)

2) 路面交通(トラム、LRT)に関する行政の権限と補助

路面交通の整備・運営に係る権限は各事業の個別法により規定されている。一般的には地方交通管理者(県、ユニタリーまたは総合交通委員会(ITA))が権限を有している。実際の運営は民間企業に委託している場合が多く、委託の形式は、民間会社に営業権を与える形式、運行を委託する形式などがある。近年では、PFI方式を採用し、設計、建設、資金調達、運営を入札により選定された民間事業者が実施している例もある¹³。

路面交通の建設や車両の購入には、中央政府や地方政府から補助金が充てられる例が多い。また、運営に際しては、バス事業と同様に、高齢者と身体障害者の輸送量に応じて払い戻しが行われる料金割引割戻金(Concessionary fare reimbursement)制度が適用されている。

¹² ネットワーク・レール社と各 TOC を含む。

¹³ ノッティンガム市

表 4-9 (参考)2012/13 年度のトラム・LRT 事業者の運賃収入

名称	運賃収入 (百万ポンド)	路線延長 (km)
Docklands Light Railway (ロンドン)	124.9	22
Croydon Tramlink (ロンドン)	22.5	28
Nottingham Express Transit (ノッティンガム市)	8.5	14
Midland Metro (バーミンガム市)	7.8	20
Sheffield Supertram (シェフィールド市)	14.4	29
Tyne and Wear Metro (ニューカッスル市)	43.6	78
Manchester Metrolink (マンチェスター市)	42.0	68
Blackpool Tramway (ブラックプール市)	5.0	18

出典：Department for Transport (2013), *Light Rail and Trams Statistics 2012-13*

3) バス事業

バス事業は規制緩和されており、原則として、路線への参入、退出、サービス水準及び料金等の決定は民間事業者に任されている。地方交通管理者（県、ユニタリーまたは総合交通委員会（ITA））は、安全性の基準等の一定の基準を満たしている事業者の参入の申請に対しては事業の許可を与えなければならない。

ただし、採算が見込めない路線に対しては、競争入札により選定した事業者に対して補助金を交付して事業委託しており、この場合は地方交通管理者がサービス水準や料金水準を設定する。なお、事業者はバス路線の運行に必要な補助金額を入札し一番金額の低い事業者が落札することとなるが、契約は“最低費用”による契約と“最低補助”による契約の2種類がある。“最低費用”による契約では、事業者は徴収した運賃を地方自治体に納め、費用を自治体から受け取る。この契約では歳入リスクは事業者ではなく地方自治体が負うことになる。一方、“最低補助”による契約では事業者は運賃収入を手元に残し、地方自治体から決まった額の補助金を受け取るため、歳入リスクは事業者が負うことになる¹⁴。

また、営利路線を対象として地方交通管理者による地方バスのサービスの質を確保する取組として、バス・クオリティ・パートナーシップ(Bus Quality Partnership)がある。

※バス・クオリティ・パートナーシップ

イギリスにおけるバス事業は市場原理に基づく民間ベースでの運営が基本となっていることは既に述べたが、道路混雑への対策と地方バスのサービスの質を改善することを主な目的として、2008年地方交通法により、地方交通管理者による地方バスのサービスの質を確保する取組が行われている。

営利路線においては、地方交通管理者の権限は限定されているが、1990年代に地域のバス・サービスの品質を向上させるために、民間事業者と品質協定を結ぶ自治体が

¹⁴ Office of Fair Trading (2009), *Local Bus Services: Report on the market study and proposed decision to make a market investigation reference*, OFT1112con
http://80.86.35.165/shared_of/consultations/oft1112con.pdf

現れた。当初は地方自治体と事業者の自主的な取組であったが、2000年交通法（第114条―第134条）により、法的な品質協定の枠組みが設けられた。品質協定では、地方交通管理者がバス停やバスレーン、PTPS¹⁵、P&R施設等を整備し、自治体が求める質の高いサービス水準（新しい車両、運転手のトレーニング等）を満たす事業者のみが、施設を利用することができる仕組みである。さらに、2008年地方交通法は、地方交通管理者がバス事業者に要求できる事項に、運行頻度、運行時刻、料金水準の上限を含めることを認めた¹⁶。

2000年交通法 第114条

114条 品質協定の枠組み

- (1) 地方交通管理当局または2つ以上の管理当局は共同で、品質協定がその地方交通政策の実行に資する場合には、品質協定の枠組みを策定する。
- (2) 品質協定は以下のような協定である、
 - (a) 管理当局はその全てのもしくは一部のエリア、あるいは管理当局が複数の場合はその双方のエリアで特定の施設を提供する、及び
 - (b) 施設の利用を望む地方サービス事業者は、利用の際に特定の水準の地方サービスを提供しなければならない。
- (3) 管理当局が提供する施設及び事業者が提供する地方サービスの水準は以下の要件を満たすものでなければならない。
 - (a) サービスの質の改善により、全てのもしくは一部のエリア、あるいは双方のエリアにおけるサービス利用者へ便益をもたらす、あるいは、
 - (b) 渋滞、騒音または大気質を減少または制限させる。
- (3A) 管理当局が、
 - (a) 地方サービス、もしくは
 - (b) 特定の地方サービスの登録について規制を課すことが必要もしくは適切であると思料する場合には、協定において特定あるいは記述することによりそれらの規制（「登録規制」）を課すことができる。
- (3B) 管理当局が地方サービスの提供、もしくは変更あるいは廃止が、協定の下におけるサービス提供について不利益であると思料する場合には、上記のいかなる規制も、
 - (a) 地方サービスの提供、もしくは
 - (b) 地方サービスの変更もしくは廃止、を防止もしくは抑制する目的を有すものでなくてはならない。
- (3C) (3A) に基づく規制が協定に含まれる場合には、交通委員が登録申請受理の可否を判断する基準（「登録基準」）が特定されていなければならない。
- (3D) (3A) から (3C) において、「登録」とは、あらゆるサービスに関して、

¹⁵ 公共車両優先システム

¹⁶ Department for Transport (2009), *The Local Transport Act 2008: Quality partnership schemes: Statutory guidance to English local transport authorities and metropolitan district councils* <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20090607112847/http://www.dft.gov.uk/adobepdf/165237/299192/qps.pdf>

- (a) 1985年交通法第6条に基づくサービスの詳細の登録（地方サービスの登録）を意味し、及び
- (b) そのような登録の変更もしくは抹消に関することを含む。
- (4) 管理団体が第115条により課される工事及びコンサルテーションの要件に従わない限り、品質協定を策定する必要はない。
- (5) 協定のなかで特定される施設とは
- (a) 協定が関係する地域内のサービスまたは施設に付属する施設のそばにあり、提供または提案されている路線に沿った特定の場所で提供される施設でなければならない。
- (b) 第139条また第140条の結果として提供する必要がある施設ではない。
- (6) 協定のなかで特定されるサービス水準には以下が含まれる、
- (a) サービスの提供に使われている車両が満たすべき要件、及び
- (b) サービスの運行頻度または時刻に関する要件、
- しかし、上記の要件の特定は、事業者が上記の要件以上のサービスを提供することを妨げるものではない。
- (6A) 協定において特定されるサービス水準には、特定の旅行に課される、あるいは特定の種類の旅行に課される、あるいは協定が適用されるサービスに課される、最大限の料金を含むことができる。
- (6B) 協定には(6)(b)及び(6A)に係る要件を含ませることができるが、それはそれらの要件に係る事業者から許容し得る反対がなかった場合に限られる。
- (6C) 品質協定を策定する権限には、異なる施設あるいは異なるサービス基準を定めること、協定の発効後の特定時点でそれが定められるべきことを定める権限を含む。
- (以下、省略)
- (斜体は2008年地方交通法による改定部分)

①交通省

独立採算を原則とする路線の主な収入は運賃収入であるが、交通省は一定の基準を満たす事業者に対して燃料税の払戻金という形で補助（Bus service operators' grant : BSOG）を行っている。また、2000年交通法第157条に基づき交通大臣は、総合交通委員会（ITA）、旅客交通局（PTE）がその機能を遂行するために必要と思われる補助金を、財務大臣との合意の下に、補助することができる。その際の条件・金額等は交通大臣が財務大臣の承認を得て決定する。この条件は、一般的条件を定めるか、あるいは、個別のケースについて別々に定めることができる¹⁷。

¹⁷ 2000年交通法第157条には、補助の対象は明記されておらず、ITA等が「その機能を遂行するため」と記されているのみである。同条を根拠にした補助の例としては、マージーサイドITAの軌道サービスであるMerseyrail Electrics Networkに対する補助がある。補助は2003年から25年間行われ、補助金額は可変的である。また、運営費用も補助の対象となっている。（Department for Transport (2012), *DfT Accounting Officer System Statement for Local Government* <http://assets.dft.gov.uk/publications/accountability-system-statement/accountability-system-statement.pdf>)

表 4-10 交通省の権限等と根拠

権限	根拠
ITA、PTE への補助金の交付	Transport Act 2000 第 157 条
バス事業者への燃料税の還付 (BSOG)	Transport Act 2000 第 158 条

②地方交通管理者(県、ユニタリーまたは総合交通委員会(ITA))

地方交通管理者は、バス事業者から路線バスへの参入の申請を受けた場合、安全基準等の一定の条件を満たしている場合、法律に基づきバス事業ライセンスを交付する。

地方交通管理者は、法律に定められた権限に基づき、採算が見込めない路線の運営に関して、バス事業者の選定と補助金の交付を行う。バス事業者の選定は競争入札により行い、一番少ない補助金額を提示した事業者を選定する。

また、地方交通管理者は、法律に定められた権限に基づき、バス事業者とバス・クオリティ・パートナーシップ協定を締結し、協定で定めるサービス水準を順守することを条件に地方交通管理者が整備したバス待合施設やバスレーンの使用を認めることが出来る。

表 4-11 地方交通管理者の権限等と根拠

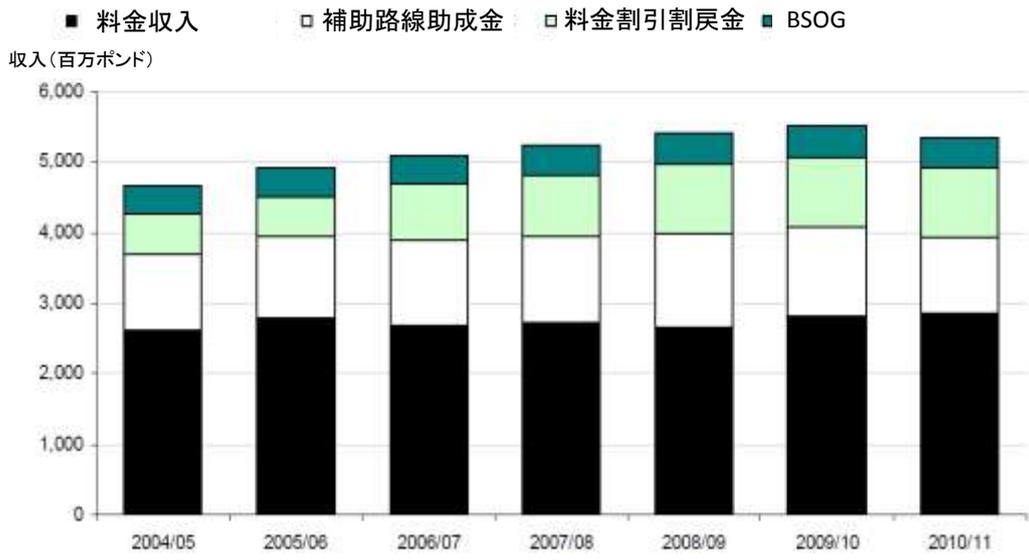
権限	根拠
補助バス事業のバス事業者の選定と補助金の交付	Transport Act 2000 第 152 条
バス・クオリティ・パートナーシップ協定の締結	Transport Act 2000 第 114 条
バス事業ライセンスの交付	Transport Act 2000

③Travel Concession Authorities (TCAs)¹⁸

2000 年交通法により、2001 年から高齢者と身体障害者のバス料金を割り引くことが法制化された。これに伴い、バス事業者に対して、高齢者と身体障害者の輸送量に応じて各地方の Travel Concession Authorities (TCAs) から払い戻しが行われる(料金割引割戻金 (Concessionary fare reimbursement))。

バス産業全体の歳入の内訳をみると、料金収入がおよそ半分程度を占めている。2006 年度から、料金割引がそれまでの半額割引から全額割引(無料)に変更されたことに伴い、料金割引割戻金が大幅に増加している。

¹⁸ 2011 年 4 月 1 日以降、TCA である機関は、カウンティ議会、単一自治体、PTE、及びロンドンの各バラである。(Department for Transport (2010), *Guidance for travel concession authorities on the England national concessionary travel scheme* https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/3621/travelconcession.pdf)



出典：Department for Transport (2011), *Transport Statistics Great Britain 2011*

図 4-16 イングランドにおけるバス事業の収入内訳

4-1-5 地域公共交通に係る財政負担と財源等

(1) 地域公共交通に係る財政負担の状況と補助の財源

1) 地方持続可能交通資金(Local Sustainable Transport Fund)

2011年1月19日、キャメロン政権により交通白書『成長の創出、炭素の削減、持続可能な地方交通の形成』が発表された。この白書は、経済成長の促進と炭素排出の削減を目標としたものであり、地方自治体が自らこれを実現することを目指している。この白書に応じて、気候変動に対応した交通施策を地方で促進するため、地方持続可能交通資金(Local Sustainable Transport Fund : LSTF)を設立し、4年間(2011/12年度～2014/2015年度)で総額5.6億ポンド(約392億円)¹⁹の補助金を地方交通管理者(Local Transport Authority)²⁰に支給することを決定した。支給の基準を示したガイダンス²¹が交通省から発表されており、その概要を以下に記す。

① 対象プロジェクト

個々の施策ではなく、施策のパッケージが対象となる。パッケージの内容については、地方交通管理者²²が地域社会と協議のうえ、その地域の実情に合ったものを作成する。パッケージに含まれる施策は、大規模なインフラ整備や都市間交通サービスの強化を目的とするものではなく、地方の実状に合わせたものでなくてはならない。具体的に、どのような施策が対象であるかについて制限は設けられていないが、LSTFの実施プロセスに関する上記ガイダンスでは以下のようなパッケージ施策が例示されている。

表 4-12 パッケージ施策の例

パッケージ	含まれる施策
モーダルシフトの促進	情報提供の改善、複数モード間のチケットの統合、個人旅行計画に関する情報の提供、公共交通の改善、自転車利用や徒歩の促進
交通マネジメントの改良	信号時間の調整、都市内主要道路のジャンクション改良、低速走行ゾーン ²³ 、自転車レーン、歩行者ゾーン、道路工事の管理改良
ネットワークの需要管理	P&R 施設の提供、カーシェアリング計画、貨物集積センターの開発
アクセスとモビリティの改善	自動車での短距離移動の自転車・徒歩での代替、道路デザインの改良、施設・コミュニティ交通・デマンド型交通サービスの提供

¹⁹ 1ポンド=約170円(2014年3月1日、Reuters HPによる)

²⁰ ロンドンを除く。

²¹ Department for Transport (2011) “Local Sustainable transport Fund – Guidance on the Application Process”

https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/43561/guidance.pdf

²² 地方交通管理者は、LTPの策定主体と同一である。

²³ 一定の地域内において自動車の走行を時速20マイルに制限する施策。

②補助額

補助申請は、500万ポンド未満の複数の小規模プロジェクトのパッケージ、または、大規模プロジェクト（総額500万ポンド以上、4年間の支給額5,000万ポンド未満）ごとに行われる。

それぞれの地方政府に配分される金額については、その地方政府の提案内容による。

2)大規模プロジェクト(Major Scheme)に対する補助

総事業費が500万ポンド（約8.5億円）以上の事業で、イングランドの主要幹線道路網（Strategic Road Network）を管轄する道路庁及び地方政府（地方交通管理者）のプロジェクトが補助の対象となる。2006年から2019年までの間に106億ポンドの支出が予定されており、そのうち66億ポンドが地方政府に対して配分される予定である。補助率は、軽鉄道スキームに関しては最大で全体の75%、その他のプロジェクトに関しては最大90%である。地方政府への毎年の配分は以下のとおりである²⁴。

表 4-13 大規模プロジェクトに対する中央政府から地方政府への補助額

(百万ポンド)	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	合計
地方政府への配分額	326	465	465	531	1,787

バイパス整備などの主要な道路改良またはバス路線整備などの公共交通施設整備が対象である。「メジャー・スキーム」の助成対象が多種の構成要素からなる場合には（例えば、幹線道路整備に、都心部の歩行者専用道路化事業やバス専用レーン整備事業などを含む場合など）、複数の構成要素を同時に実施することによる付加的な効果を説明する必要がある。

3)交通統合ブロック (Integrated Transport Block、IT-Block)に対する補助

総事業費が500万ポンド未満の維持管理以外の資本投資事業（小規模道路改良、交通安全、バス専用レーン整備、歩道・自転車道整備、交通情報提供システム整備等）を対象とした補助金であるが、地方政府は補助金をどのような目的に用いてもよい。2000年度以降の補助金額は以下のとおりである。

²⁴ National Audit Office (2011), *Department for Transport: Local Authority Major Capital Schemes*
http://www.nao.org.uk/wp-content/uploads/2011/05/Local_Authority_major_capital_schemes.pdf

表 4-14 Integrated Transport Block 補助金額(千ポンド)

年度	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
金額	250,000	542,666	564,599	612,476	657,974	552,528	546,999	571,017
年度	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
金額	576,791	589,383	602,383	300,000	320,000	320,000	450,000	

出典：Department for Transport, *Local Transport Capita Settlement* の各年度

地方政府から各地方交通管理者への補助金は一定の公式に従い分配される。それをまとめたものが以下の表である。IT Block を構成する要素は A から F の 6 つに分けられており、それぞれの要素によって決定される金額の全体に占める割合が「金額の割合」の列に示されている。また、A～F の各要素はさらにいくつかの項目に分類され、それぞれの項目がその要素によって決定される金額全体に占める割合が決められている。また、「目的 1 エリア」とは、EU 内における社会的・経済的格差を解消することを目的とした地域政策において定められた条件不利地域のうち、最も条件が不利とされた「目的 1 エリア」に該当するエリアを指す。

表 4-15 Integrated Transport Block 補助金の各交通管理者への配分方法

要素	IT Block要素	金額の割合	各要素内の金額の配分方法
A	1 目的1エリア調整	0.6150%	総額の0.615%がこのエリアに配分される。
B	2 地方道における交通事故死亡者・重傷者	19.8770%	78%が当該地域の死亡・重傷者が全死亡・重傷者に占める割合に従って。
	3 地方道における交通事故軽傷者		22%が当該地域の軽傷者の全軽傷者に占める割合に従って。
C	4 管轄地域を出発点とするバス・軽鉄道旅客数	29.8155%	旅客数に応じて。
D	5 人口250,000以上の地域に住む人の割合	24.8463%	当該地域の昼間人口のうちここに該当する人の割合に50.1%の荷重値を乗じたものの全体に占める割合に従って。
	6 人口100,000～250,000の地域に住む人の割合		当該地域の昼間人口のうちここに該当する人の割合に19.7%の荷重値を乗じたものの全体に占める割合に従って。
	7 人口50,000～100,000の地域に住む人の割合		当該地域の昼間人口のうちここに該当する人の割合に7.3%の荷重値を乗じたものの全体に占める割合に従って。
	8 人口10,000～50,000の地域に住む人の割合		当該地域の昼間人口のうちここに該当する人の割合に9.6%の荷重値を乗じたものの全体に占める割合に従って。
	9 人口10,000人以下の地域に住む人の割合		当該地域の昼間人口のうちここに該当する人の割合に13.3%の荷重値を乗じたものの全体に占める割合に従って。
E	10 大気質管理エリアの人口	4.9693%	当該地域の人口のうち大気質管理エリアに居住する人口の、全大気質管理エリア人口に占める割合に従って。
F	11 自家用車所有率が低く(16%以下)、貧困率が低いエリアの人口の割合	19.8770%	当該地域の居住人口のうちここに該当する人の割合に16.5%の荷重値を乗じたものの全体に占める割合に従って。
	12 自家用車所有率が低く、貧困率が中程度のエリアの人口の割合		当該地域の居住人口のうちここに該当する人の割合に5.4%の荷重値を乗じたものの全体に占める割合に従って。
	13 自家用車所有率が低く、貧困率が高いエリアの人口の割合		当該地域の居住人口のうちここに該当する人の割合に0.2%の荷重値を乗じたものの全体に占める割合に従って。
	14 自家用車所有率が中程度で(16～32%)、貧困率が低いエリアの人口の割合		当該地域の居住人口のうちここに該当する人の割合に5.6%の荷重値を乗じたものの全体に占める割合に従って。
	15 自家用車所有率が中程度で、貧困率が中程度のエリアの人口の割合		当該地域の居住人口のうちここに該当する人の割合に14.0%の荷重値を乗じたものの全体に占める割合に従って。
	16 自家用車所有率が中程度で、貧困率が高いエリアの人口の割合		当該地域の居住人口のうちここに該当する人の割合に4.6%の荷重値を乗じたものの全体に占める割合に従って。
	17 自家用車所有率が高く(32%以上)、貧困率が低いエリアの人口の割合		当該地域の居住人口のうちここに該当する人の割合に0.3%の荷重値を乗じたものの全体に占める割合に従って。
	18 自家用車所有率が高く、貧困率が中程度のエリアの人口の割合		当該地域の居住人口のうちここに該当する人の割合に3.0%の荷重値を乗じたものの全体に占める割合に従って。
	19 自家用車所有率が高く、貧困率が高いエリアの人口の割合		当該地域の居住人口のうちここに該当する人の割合に25.5%の荷重値を乗じたものの全体に占める割合に従って。
	20 人口25,000以下の地域に住む人の割合		当該地域の居住人口のうちここに該当する人の割合に25.0%の荷重値を乗じたものの全体に占める割合に従って。

出典：Department for Transport (2014), *Integrated Transport Block Formula: explanatory note*

4) 自家用車利用に対する課金

地方交通管理者 (Local Traffic Authority²⁵) は、法律に定められた権限に基づき道路利用者課金の導入及び職場駐車場課金の導入を行うことが出来る。

表 4-16 地方交通管理者の権限等と根拠

権限	根拠
道路利用者課金の導入	Transport Act2000 第3部第1章
職場駐車場課金の導入	Transport Act2000 第3部第2章

²⁵ 地方交通管理者 (Local Traffic Authority) とは、ロンドン以外の地域については、カウンティ・カウンシルもしくは大都市圏カウンシル、及び市町村カウンシルであり、ロンドンについてはロンドン交通局である (Traffic Regulation Act 1984 Section 121A 及び Highways Act 1980 Section 1 に基づく)。

①道路利用者課金(Road User Charging:RUC)

2000年交通法はロンドンを除くイングランドとウェールズの地方交通管理者に、道路利用に対する課金を行う権限を与えた。RUCは地方交通計画に記載した目的を達成するために不可欠である場合にのみ実施することができる(第164条)。また、RUCの実施は交通省に申請し許可を受けなければならない(第169条)。

同法を受けて複数の地方自治体が道路利用者課金の導入を検討したが、市民の支持を得られずに導入を断念した。

現在、同法に基づく道路利用者課金を導入している例は、イングランド北部のダラム・カウンティがダラム市で導入したものが唯一のものである²⁶。同市では、月曜～土曜日の午前10時から午後4時まで、大聖堂周辺のSaddler Streetに進入する自動車には2ポンドの課金を行っている²⁷。

②職場駐車場課金(Workplace parking levy:WPL)

2000年交通法はロンドンを除くイングランドとウェールズの地方交通管理者に、企業に対して従業員が使う駐車スペースに対する課金を行う権限を与えた。WPLは地方交通計画に位置付けられた場合にのみ実施ことができ、実施された場合、企業は地方交通管理者に必要な数の駐車ライセンスの申請を行い、課金額を支払う。地方自治体は申請された数のライセンスを発行しなければならない。すなわち、地方交通管理者はWPLを通じて直接的に駐車スペースの量を管理しようとしてはならないが、地方の状況に応じて、曜日や日数あるいは地域などで課金額に差を設けることはできる。WPLの収入は導入後10年間は主に地方交通計画に資するように用いられる²⁸。

2013年現在、WPLを導入しているのは2012年からWPLの導入を行ったノッティンガム市のみである。導入事例が少ない理由としては、企業や住民の支持を得ることが難しい点などが挙げられる²⁹。

(2)その他(利用者または事業者に対する減税措置等)

1)BSOG(Bus Service Operators Grant)

BSOGは、バス事業者がバスの運行のために消費した燃料にかかる燃料税の一部を払い戻す制度である。払戻金額はバス事業者が申請する年間燃料消費量に基づいて決められ、交通省から事業者を支払われる。

²⁶ ロンドンでは Greater London Authority Act 1999 に基づき 2003 年 2 月に導入。

²⁷ ダラム・カウンティ・カウンシル (Durham County Council)、ウェブサイト

<http://www.durham.gov.uk/pages/Service.aspx?ServiceId=6370>

²⁸ House of Commons (2012), *Roads: Workplace Parking Levy (WPL)*, SN628

<http://www.britishparking.co.uk/write/Documents/Library/SN00628.pdf>

²⁹ 例えば、ボーンマス市においては、混雑課金や職場駐車場課金は「不人気」であった (Bournemouth Borough Council (unknown), *BE SMArT – Bournemouth Economic & Sustainable Movement Around Town*)。またウィルトシャーでは LTP3 において職場駐車場課金の導入が検討されたものの、「ウィルトシャーの基本的には非都市的 (rural) な性質を考慮すると、主要都市エリア以外において交通量に対して著しい影響を与えるとは思われない」として、検討を継続するものの導入は見送られた。(Wiltshire Council (2011), *Wiltshire Local Transport Plan 2011-2016, Car Parking Strategy* <http://www.wiltshire.gov.uk/ltp3-car-parking-strategy.pdf>)

表 4-17 BSOG の還付率

燃料の種類	単位	BSOG 還付率		(参考) 燃料税率	
		2011/12 年 度	2012/4 以降	2012/8 以前	2012/8 以降
ディーゼル	ペンス/l	43.21	34.57	57.95	60.97
バイオディーゼル	ペンス/l	43.21	34.57	57.95	60.97
バイオエタノール	ペンス/l	43.21	34.57	57.95	60.97
無鉛ガソリン	ペンス/l	40.83	32.66	57.95	60.97
天然ガス	ペンス/kg	23.60	18.88	24.70	29.07
天然ガス以外のガス	ペンス/kg	23.60	18.88	31.61	37.34

出典：Department for Transport (2014), *Annex A – outlying new BSOG rates which will apply from 1 April 2012* 及び HM Revenue & Customs, *Fuel Duty Rates*

BSOG の適用条件 ³⁰
<ul style="list-style-type: none"> ○ サービスに使用するバス車両の輸送容量の半分以上が一般の利用客向けであること、かつ、サービスが常に一般利用客に利用されること。 ○ 停留所を以下のように設置/調整すること。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 全ての固定停留所について、一般の利用客が適正な頻度で利用可能な場所に設置されていること。 ・ 固定停留所が設置されない運行区間において、一般の利用客が適正な頻度で利用可能なように乗客が乗降するタイミングと場所を決定するように調整すること。 ○ 一般の利用客が、サービスの利用を妨げる程複雑ではない運賃を支払うことにより、2つの停留所間の利用ができること。フレキシブルサービスの場合、予約方式は一般の利用客の利用の障害とならないこと。 ○ 一般の利用客が、一か所で、かつ、サービスの利用の妨げとならない方法で、運賃を支払うことができること。 ○ サービスが特定の利用者向けであるという印象を与えるような表示や表現をしていないこと。 ○ サービスの存在、運行時刻、運行ルートを一般の利用客が容易に知り得るように調整していること。

2) 付加価値税の減免

イギリス国内における付加価値税の標準税率は 20% であるが、公共交通の運賃は軽減税率 0% が適用される。

³⁰ Department for Transport (2008), *Guidance Conditions of Eligibility (PSV360) for Bus Service Operators Grant*
<https://www.gov.uk/government/publications/conditions-of-eligibility-psv360-for-bus-service-operators-grant>

付加価値税率 0%が適用される財・サービス³¹

- ・食料品（ただし、レストラン、カフェ、温かいテイクアウト食品・飲料を除く）
- ・書籍
- ・新聞
- ・幼児の衣料品・靴
- ・輸出品
- ・登録した薬剤師による処方薬
- ・公共交通サービス

³¹ HM Revenue & Customs, *Introduction to VAT*
<http://www.hmrc.gov.uk/vat/start/introduction.htm#5>

4-2 フランス

4-2-1 国・地方自治体における地域公共交通の組織形態

(1) 地方自治の仕組み

1) 地方行政組織の体系

フランスの地方行政は、地方圏、県、コミューンからなる3層制をとっている。3つの地方自治体の間に上下関係はなく、同等な地位にある。

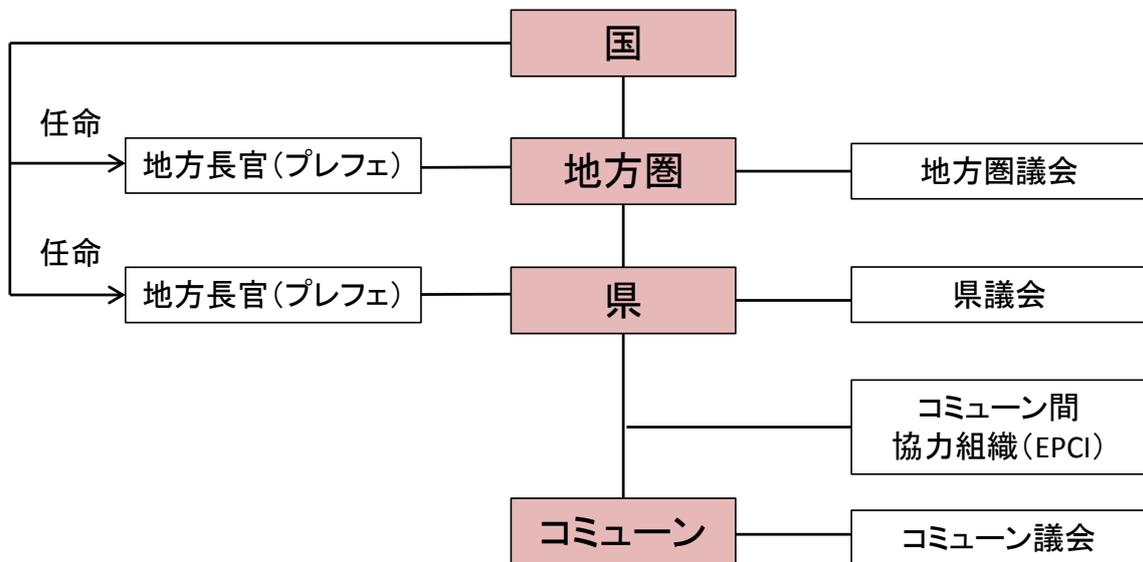


図 4-17 フランスの地方行政体系

表 4-18 フランスの地方自治体に関する基礎情報(2013年)³²

	自治体数	平均人口 (万人)	平均面積 (km ²)
地方圏	22	293.2	24,700
県	96	67.2	5,700
コミューン	36,552	0.18	14.9

³² Ministère de L'Intérieur (2013), *Les collectivités locales en chiffres 2013*
[http://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/Publication_globale\(1\).pdf](http://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/Publication_globale(1).pdf)

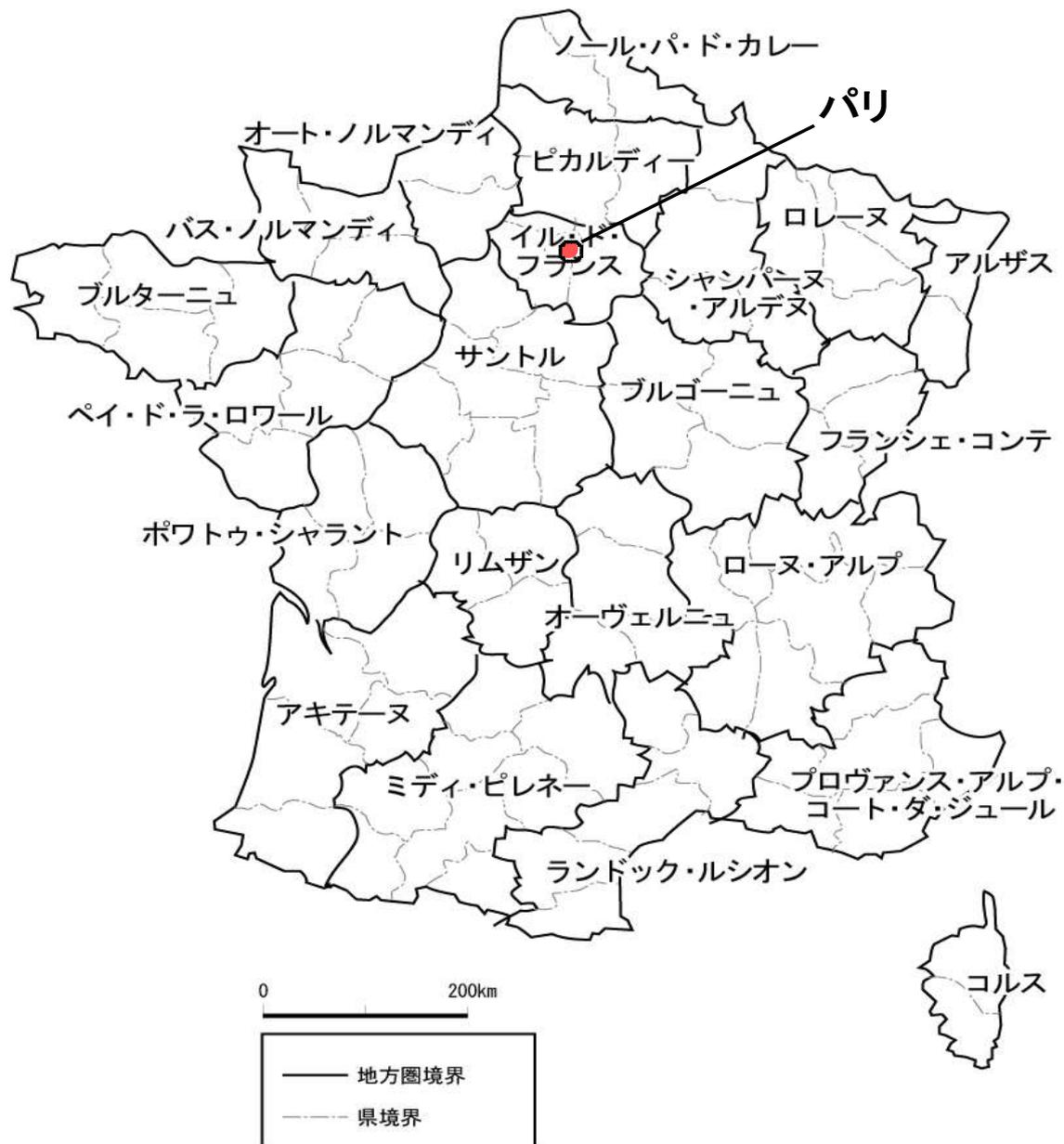


図 4-18 行政界(地方圏、県)

2) 各行政組織の概要

① 中央政府(国)

現在の政体は、1958年の憲法に基づく第5共和制であり、大統領制と議院内閣制を重ね合わせた構造となっている。国会は、国民議会（下院）及び上院の二院制となっている。ただし、直接選挙で選出される国民議会（下院）に大きな優位性が付与されており、上院は「(実質的な立法権のない) 熟考のための議会」とも呼ばれる。政府の信任・不信任の手続きは国民議会にのみ認められている。また反対に、大統領が解散しうるのも国民議会のみである。予算法案審議に関する優先権も国民議会にあり、さらに両院一致を条件とする憲法改正の場合を除いて、国民議会が両院不一致の際は最終議決権を有している。

地域公共交通政策に関して、中央政府（国）は、基本的な方針・法令の策定、地方自治体向けのガイドラインの作成などを行っている。

②地方圏(Région)

地方自治体のなかで最も新しく、当初はいくつかの県をまとめた単なる行政区画であったが、1980年代に成立した一連の地方分権法により、公選の議会、独自の行政機関を備えた地方自治体としての身分が与えられた。主に経済社会開発、地域開発、国土整備を管轄領域としている。地方圏の重要な役割の一つは、国と協議して、地方圏内の自治体間の調整を行い、地方圏の各種マスタープランの作成を行うことである。

地方圏は県、コミューンと異なり、管理する道路網を持たないが、鉄道に関しては、ほとんどの営業路線が県をまたいで都市間を繋ぐものであるため、地方圏鉄道(Train Expresse Régional : TER)の運営主体となっている。また、地方圏は、国土整備の基礎をなすプロジェクト契約³³⁾の地方自治体側の契約当事者となっている。

地方圏の主な所管業務

- ・地方圏経済活性化基本計画の策定。
- ・地方圏整備持続可能な開発基本計画（SRADDT : Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire）の策定³⁴⁾。
- ・地方圏交通基本計画の策定³⁵⁾。
- ・気候・大気・エネルギー計画（SRCAE）の策定。
- ・プロジェクト契約の締結
- ・高校、特殊教育学校の建設、改修、設備、運営等
- ・空港、港湾の維持管理

地方圏には、議決機関としての地方圏議会、執行機関としての地方圏議会議長、諮問機関である地方圏経済社会委員会が設置されている。議会は、住民の直接選挙で選出された任期6年の議員で構成される。また、国の代表者として、官選の長官（地方圏プレフェ）が置かれている。

③県(Département)

県は、フランス革命で誕生した地方自治体である。1982年の地方分権法では、特に社会福祉の面で多くの権限を国から移譲され、社会福祉活動、保健衛生、自立給付金、最低賃金、家畜伝染病に関する財政的負担を行っている。また、教員養成学校、県消防救急サービス、通学バス、中学校の建設と大規模修理、商港・漁港や県道の建設と維持管理を担当している。

³³⁾ 複数年に及ぶ事業計画について、国と地方圏が協議し、費用の負担割合を定める契約。元来は、国・地方圏計画契約と呼ばれていた。

³⁴⁾ 交通部門を含む法定計画。自治体が策定する都市計画、土地利用計画を拘束するものではない。

³⁵⁾ SRADDTの交通部門の計画。策定は任意。

県の主な所管業務

- ・ 社会給付関係（小児、障害者、高齢者、低所得者、住宅手当等）
- ・ 交通関係（県道の建設と維持管理、非都市圏公共旅客交通の組織、通学バスの編成、商港の管理）
- ・ 県交通計画の策定（策定は任意）
- ・ 教育・文化遺産関係（中学校、芸術教育等）

県には、議決機関としての県議会、執行機関としての県議会議長が設置されている。議会は、住民の直接選挙による任期 6 年の議員から構成され、3 年ごとに半数が改選される。また、国の代表者として、官選の長官（県プレフェ）が置かれる。

④ コミューン (Commune)

中世の「都市 (Ville)」や「小教区 (Paroisse)」を引き継いだ、フランスにおける最小で最古の行政単位である。コミューン長（メール：Maire）は、地方自治体の長であると共に、国の任務を代行する（地方圏や県とは異なり官選のプレフェが派遣されないため。）という二重の役割がある。コミューンの財源は、40%程度が地方税（不動産税、住民税等）であり、残りは国からの交付金（総合機能交付金 (DGF) 及び総合設備交付金 (DGE)）³⁶である。

コミューンの権限については、法律で義務付けられているものとして公道（コミューン道）の維持管理、葬儀関係業務、消防等がある。また、土地利用、都市計画に関しては、地域都市計画 (PLU) を策定し、それに準拠して建築許可を行う。

コミューンの主な所管業務

- ・ 都市計画の策定
- ・ コミューン道の維持管理
- ・ 教育（小学校）の建設、修繕等
- ・ 経済活動の助成（観光局の設置、企業への助成等）
- ・ 海辺の行楽地の規制
- ・ 住宅政策
- ・ 社会福祉（給付金の交付等）
- ・ 文化（図書館の運営、祭事の主催等）
- ・ 葬儀関係
- ・ 消防

コミューンは、議決機関としてのコミューン議会と、執行機関としてのメールからなる。議会は、住民の直接選挙により選出され任期 6 年の議員で構成される。メールは、地方自治体の長としての役割のみならず、コミューンにおける国の任務執行者として法令の公布及び執行、司法警察等の権限も有する。

³⁶ 総合機能交付金 (DGF) は、コミューン、固有税制を持つコミューン間協力組織 (EPCI)、県、地方圏を対象に交付され、具体的な用途は自治体側の自由である。総合設備交付金 (DGE) は、人口 2,000 人以上のコミューン、人口 2 万人以上のコミューン間協力組織 (EPCI)、県を対象に資本投資を支援するものとして支給される。

⑤ 広域行政の状況

コミューンの面積は平均して 14.9km² と小さく、また、人口も平均して 1,800 人程度と少数である。こうした小規模のコミューン単位で行うと弊害が発生する行政サービスもあることから、フランス政府は、コミューン間協力組織 (Etablissement public de cooperation intercommunale: EPCI) と呼ばれる広域行政組織を発達させた。EPCI は、1992 年に法的枠組みの基礎が与えられ、その後、1999 年には結成への補助などが法的に根拠付けられることとなり、EPCI の設立、再編が促進されていった。

EPCI の議決機関は、各構成コミューンの議会議員の代表で構成される。コミューン間協力組織は、日本の一部事務組合と同様に、上下水道や廃棄物処理などの一部の事務を構成コミューンからの分担金で賄う「組成型」と、広域行政組織自体が不動産税等の独自の財源を持ち、法による一定の権限を与えられる「連合型」の 2 種に大別される。連合型はさらに以下の大都市圏共同体、都市圏共同体、コミューン共同体、メトロポール、新都市共同体に分かれる。広域行政組織の設立は、どの種類においても義務ではなく、自治体の任意により設立することができる。

a. 大都市圏共同体 (Communauté Urbaine: CU)³⁷

大都市圏共同体 は大きな 1 つの都市圏の内部がいくつものコミューンに分断されていることから生じる不都合を克服するために、1966 年 12 月 31 日の都市共同体に関する法律第 6-1069 号によって制定された。人口 50 万人以上の都市圏において 2/3 のコミューン議会からの要請があった場合に設立できる³⁸。

大都市圏共同体が成立すると以下の権限がコミューンより移譲される。

大都市圏共同体の主な所管業務

- ・ 施設計画、コミューン間都市計画マスタープラン、コミューンの合意があればコミューンの都市計画の策定
- ・ 協議整備地区 (Zone d'aménagement concerté : ZAC) の指定と同地区の整備 (居住地区、工業地区、再開発地区)
- ・ HLM (低家賃住宅) サービス
- ・ 中学校と高校
- ・ 上下水道、廃棄物処理
- ・ 幹線道路と標識
- ・ 都市交通の組織化
- ・ 駐車場政策
- ・ 墓地、火葬場

³⁷ 人口 50 万人以上の都市圏を対象とし、大都市圏共同体に性格が類似しているものとして「メトロポール」がある。2010 年に法定化されたもので、権限と財政の統合が大都市圏共同体より強化され、地方圏や県が有している権限の移譲を対象とすることもできる。

³⁸ 2014 年 1 月現在の大都市圏共同体は、リヨン大都市圏、マルセイユ大都市圏、トゥールーズ大都市圏、ボルドー大都市圏、リール大都市圏をはじめ 15 都市圏である。

b. 都市圏共同体 (Communauté d'Agglomération : CA)

大都市圏共同体と類似の性格を持つが、大都市圏共同体の設立要件の都市圏人口 50 万人に満たないものである。都市圏共同体は、総人口 5 万人以上で 15,000 人以上の都市が含まれていること、または県庁所在地や県でも最も重要なコミューンが含まれていることが条件となる。地域公共交通については、義務的権限となっていないが、実際には地域公共交通の組織編成を行っている都市圏共同体がほとんどである。

c. コミューン共同体 (Communauté de Communes : CC)

コミューン共同体は農村地域及び準都市区域における広域行政組織として 1992 年 2 月 6 日法によって創設された。構成コミューンに一律の職業税³⁹を課し、その税収を財源とする単一税制型と職業税以外の主要 3 地方税（既建設固定資産税、非建設固定資産税、住居税）に対する付加税を財源とする付加税制型の 2 種類がある。

権限としては、義務的権限として地域整備、経済開発、選択権限として幹線道路の整備と維持管理がある。

上記で示した、各 EPCI の法定の権限及び概況は以下のようになる。

表 4-19 EPCI の権限、概況

		大都市圏共同体 (CU)	都市圏共同体 (CA)	コミューン共同体 (CC)
人口要件		50 万人以上	5 万人以上で中心となるコミューンの人口が 15,000 人以上、もしくは県庁所在地や県でも最も重要なコミューンを含んでいること	(原則) 5 万人未満
権限	義務的権限	<ul style="list-style-type: none"> ・地域整備 ・経済開発 ・住宅政策 ・都市の貧困防止対策 ・公共サービス (上下水道、火葬場、消防など) ・環境政策 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域整備 ・経済開発 ・住宅政策 ・都市の貧困防止対策 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域整備 ・経済開発
	選択的権限		以下から 3 つ以上 <ul style="list-style-type: none"> ・道路政策 ・下水道 ・上水道 ・環境政策 ・文化等施設 ・社会福祉政策 	以下から 1 つ以上 <ul style="list-style-type: none"> ・環境政策 ・住宅政策 ・文化等施設 ・社会福祉政策
	追加	さらに追加も可能		
財源		(原則) 職業税	職業税	職業税単一税制型 付加税制型

³⁹ 職業税：法人に課される地方税。

		大都市圏共同体 (CU)	都市圏共同体 (CA)	コミューン共同体 (CC)
実態	団体数	15	213	2,223
	構成コミ ューン数	434	4,118	31,428
	構成人口	7,238 千人	25,542 千人	27,300 千人

出典：Ministère de L'Intérieur (2013), *Les collectivités locales en chiffres 2013*

(2) 地方自治体において地域公共交通政策を実施する組織⁴⁰

フランスでは、基礎自治体であるコミューンは行政単位として非常に小規模であるため人々が日常的に移動する距離が一つの基礎自治体に収まるとは限らないため、交通計画の対象とされる都市交通圏 (PTU) を定める必要がある。PTU は、関係するコミューンの協議により設定される。PTU が設定されると、当該 PTU における総合交通計画である都市交通計画 (Plans de Déplacements Urbains : PDU) の策定及び PTU 内の全ての地域公共交通に関する計画・整備・運営・財政等に係る施策の企画立案・実施は、都市交通管轄組織 (Autorité organisatrice de transport urbain : AOTU) が担うこととなる。2011 年現在において 286 の AOTU があり、その約 64% が連合型 EPCI、約 14% が組合格 EPCI、22% が単独のコミューンとなっている⁴¹。

表 4-20 AOTU の形態 (2011 年)

AOTU の形態		割合
連合型 EPCI	大都市圏共同体 (CU)	4.6%
	都市圏共同体 (CA)	45.8%
	コミューン共同体 (CC)	12.9%
	メトロポール	0.3%
組合格 EPCI	単一目的組合 (SIVU)	4.6%
	混合組合 (SM)	9.8%
コミューン (単独)		22.0%

出典：GART 資料

AOTU の主な所管業務

- ・ PDU の策定
- ・ 交通施設の整備
- ・ 運営資金の調達
- ・ 交通管理、規制
- ・ 利用者への交通情報の提供
- ・ 公共交通サービスの改良

AOTU の策定する PDU や個別の整備計画・運営計画を実施するためには EPCI 議

⁴⁰ GART 資料、交通法典をもとに作成。

⁴¹ GART (2011), *L'ANNÉE 2011 des transports Urbains*
<http://www.gart.org/content/download/23888/236390/file/Rapport%20transports%20urbains%20011%20web%20v2.pdf>

会の承認が必要とされる。

また、AOTU は、公共交通サービスを直接運営することもできるが、実際には、官民パートナーシップの考えに基づき、サービスを担当する事業者と契約を結んでいるケースが大半である。

4-2-2 地域公共交通の位置付け、歴史的経緯

(1) 地域公共交通政策の変遷⁴²

1) 戦前から1982年まで(モータリゼーションによる地域公共交通の衰退期)

第二次世界大戦前のフランスの地域公共交通は、路面電車が主力であった。1930年には国内で70都市、総路線延長約3,400kmの路面電車網を有していた。しかし、モータリゼーションの進展に伴って都市交通は自動車を中心となり、1935年頃から路面電車は徐々に廃止され(パリでは1938年に全廃)、70年代にはリヨン、マルセイユ、サン・テティエンヌの3都市のみを残して路面電車は姿を消し、地域公共交通は路面電車からバスに転換した。国の主導で道路整備も急速に進められていたが、交通需要の増加には追い付かず、特に都心部では慢性的な渋滞、バス交通の走行速度の低下、騒音、大気汚染、エネルギー問題などが顕在化するようになった。また、交通弱者の移動手段が存在しないといった問題が一般に認識されるようになり、そのような現象と平行して、地域公共交通の経営も収入不足に悩まされるようになった。

1971年、地域公共交通に充当することを目的として、都市交通圏(PTU)に立地する従業員9人以上を雇用する雇用者に課税する「交通税」が創設された。交通税の具体的な用途は、公共交通の運営費及び整備費の両方であり、現在でも地域公共交通の財源の約半分を占め、地域公共交通を整備、運営していく上で重要な資金源になっている。

2) 1982年から1990年代後半(都市交通計画の理念の定立)⁴³

70年代のオイルショックを経て、需要に追随して道路整備を行うよりも、公共交通を整備する方が渋滞緩和策として有効ではないかと考えられるようになり、軌道系公共交通に対する関心が少しずつ高まっていった。

1982年、自動車中心ではなく、環境に優しい交通(公共交通、自転車、徒歩など)を重視した都市交通計画を立案するための基礎となる国内交通基本法(通称LOTI法)が制定された。

国内交通基本法(Loi d'orientation des transports intérieurs : LOTI法)は、交通分野において革新的な改革を行うべく、1981年5月に発足したミッテラン社会党政権により成立した。直接の背景は、1937年末に5大私鉄を国有化して発足させたフランス国鉄の存置期間が、当時の協定により、1982年末までの45年間とされており、鉄道経営に関する新たな制度を制定する必要性に迫られていたことによる。

しかし、法律の内容は、単に鉄道経営を対象範囲としているだけではない。新しく誕生した社会党政権の交通に関する認識と思想を反映して、総合交通政策に関する内容を有し、従来の保守党政権下における自由主義的な交通政策を大きく転換する画期的な法律であった。

LOTI法は、具体的には、①鉄道輸送、道路輸送、内陸水路輸送、国内航空輸送の全てを包含した国内交通政策の意義と任務を総合的に明らかにした基本法であること、②「交通権」という新しい権利を初めて打ち出し、基本的人権の一つとして明文化し

⁴² 西村幸格、服部重敬(2000)『都市と路面公共交通 欧米にみる交通政策と施設』学芸出版社

⁴³ 西村幸格、服部重敬(2000)『都市と路面公共交通 欧米にみる交通政策と施設』学芸出版社
エコロジー省HPをもとに作成

たこと、③国政全般を対象として行った地方分権化政策の一環として、地方自治体の交通政策における役割と責任を明確化したことに特徴がある。

地方自治体の交通政策において、LOTI 法が提示する上記の理念を実現するため、LOTI 法で定められた基本方針に基づき、AOTU は PDU と名付けられた地域公共交通計画を策定することが求められることとなった。

しかしながら、当初の LOTI 法の規定では PDU の策定は義務とはされておらず、また、策定方法に関する規定もなかったため、実効性がなく、当該計画を策定した AOTU は現れなかった。

3) 1990 年代後半～2000 年代前半(都市交通計画の策定義務化、都市計画との連携)⁴⁴

しかし、1996 年に大気環境の改善を目的とする「大気とエネルギーの合理的利用法に関する法律」(以下「LAURE 法」という。)により、PDU に関する LOTI 法の規定が修正され、PDU の理念が大気環境の改善と連動するものとして位置付けられると共に、10 万人以上の都市圏を対象として PDU の策定が義務とされた。これを機に地域公共交通の整備は大きく発展していく。

2000 年代に入ると、環境問題(CO₂排出)への意識の高まりにより、自動車中心の都市空間から、環境に優しい交通モードを利用した都市空間が重視され、多くの都市でトラムの整備と利用促進が進んでいった。

また、2000 年には都市連帯再生法(SRU)が成立し、LOTI 法の PDU に関する規定が一部修正された。このなかで PDU と都市計画との連携が強化されることになり、駐車政策を PDU に含めることが義務化された。

4) 現在の動向:環境グルネル法(都市交通計画の強化)⁴⁵

PDU 策定によって大気質を改善させようとする狙いは、2009 年に成立した環境グルネル法にも受け継がれている。環境グルネル法は、2007 年に成立したニコラ・サルコジ政権の下で策定された法律であり、2009 年に成立したグルネル I 法と 2010 年に成立したグルネル II 法によって構成されている。グルネル I 法では、2020 年までにフランスの温室効果ガス排出量を 20%削減し、1990 年レベルの水準まで戻すことが目標とされ、国民の輸送手段として、都市内外を問わず公共輸送機関を奨励することが規定された。グルネル II 法は、グルネル I 法で確認された目標を実現するための具体的な施策をテーマ別、分野別に詳述している。

環境グルネル II 法においても、LOTI 法の一部修正が行われ以下が規定された。

- ・ PDU の策定か見直しの際に CO₂ 排出量の削減効果を評価することの義務付け
- ・ 新しいタイプの交通(カーシェアリング、コミュニティサイクルなど)への言及
- ・ PDU の策定とマネジメント改善のための地方自治体の権限の拡大(人口 30 万人以上の都市圏ではロードプライシングの実験を許可する等)

2012 年の大統領選挙では、社会党のフランソワ・オランドが現職のニコラ・サルコジを破り、政権交代が起こったが、2014 年 3 月現在までのところ、地域公共交通の

⁴⁴ 西村幸格、服部重敬(2000)『都市と路面公共交通 欧米にみる交通政策と施設』学芸出版社
エコロジー省 HP をもとに作成

⁴⁵ 西村幸格、服部重敬(2000)『都市と路面公共交通 欧米にみる交通政策と施設』学芸出版社
エコロジー省 HP をもとに作成

分野では、政府の方針に変化はなく、一連の環境グルネル法で示された方針は継続して施行されている。

このように、フランスの PDU は、LAURE 法による策定の義務化、環境意識の高まりなどの背景を受け、ここ 20 年ほどで大きく発展することとなった。エコロジー省の資料によると、2011 年現在で、PDU の策定が義務とされる 10 万人以上の都市圏は 82 あり、そのうち 60 都市圏が既に PDU を策定し、EPCI 議会の承認を受けている。また、義務ではないが、自主的に交通計画を策定している都市圏（AOTU）は、約 80 ある。

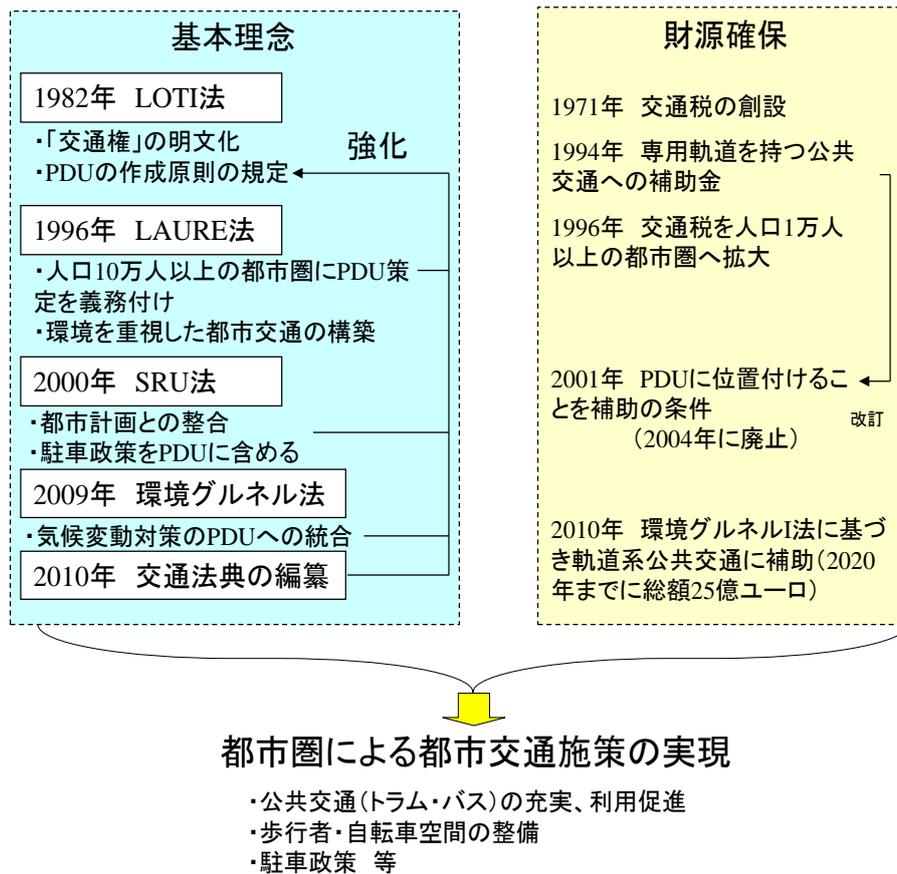


図 4-19 フランスにおける地域公共交通政策の変遷

表 4-21 PDU の目的・内容に関する法律の規定の変遷

法律	PDU の目的
LOTI 法 (1982 年)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通と駐車に関する一般的な指針を定める ・ 自動車の合理的な利用 ・ 自転車、徒歩、公共交通を PDU に含めること
LAURE 法 (1996 年)	<p>【10 万人の都市圏で PDU 策定が義務化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車交通量の削減 ・ 公共交通及び汚染の少ない交通モード（自転車、徒歩）の促進 ・ 都市内道路空間の再配分 ・ 汚染の少ない車両を優遇した駐車政策 ・ 環境への影響を減じた物流政策 ・ 通勤での公共交通利用、相乗りを促進する企業交通計画の策定の奨励
SRU 法 (2000 年)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車交通量の削減（自転車、歩行者の安全確保策を講じる） ・ 公共交通及び汚染の少ない交通モード（自転車、徒歩）の促進（変更なし） ・ 道路空間の再配分（国道、県道も含む） ・ 需給調整に配慮した駐車政策（駐車時間の上限設定、有料駐車場の配置、駐車場の効率的な立地、料金政策等） ・ 都市内への配送条件の合理化（渋滞、交通状況に配慮した配送時間の設定、配送車の寸法、重量の調整、マルチモーダル輸送の重視） ・ 通勤での公共交通利用、相乗りを促進する企業交通計画の策定の奨励（変更なし） ・ グループ及び家族の公共交通での移動を促進できるような統一的な料金制度とチケットシステム（新規追加）
環境グルネル II 法 (2010 年 7 月)	<ul style="list-style-type: none"> ・ (SRU 法における規定に加えて) PDU 計画の施行において予想される CO₂ 排出量の評価（新規追加）
交通法典 (2010 年 11 月)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通需要と環境保護の持続的な均衡 ・ バリアフリーの促進 ・ 全ての交通手段の安全性の向上（特に自転車と歩行者） ・ 自動車交通量の削減 ・ 公共交通の利用促進及び自転車、徒歩など環境に優しい交通の促進 ・ 都市内の主要道路網の利用改善（情報提供サービスの向上、道路空間の再配分） ・ 最適な駐車政策の実現 ・ 最適な物流政策の実現 ・ 民間企業、公的企業の移動の改善（相乗り、公共交通利用促進のための奨励策）

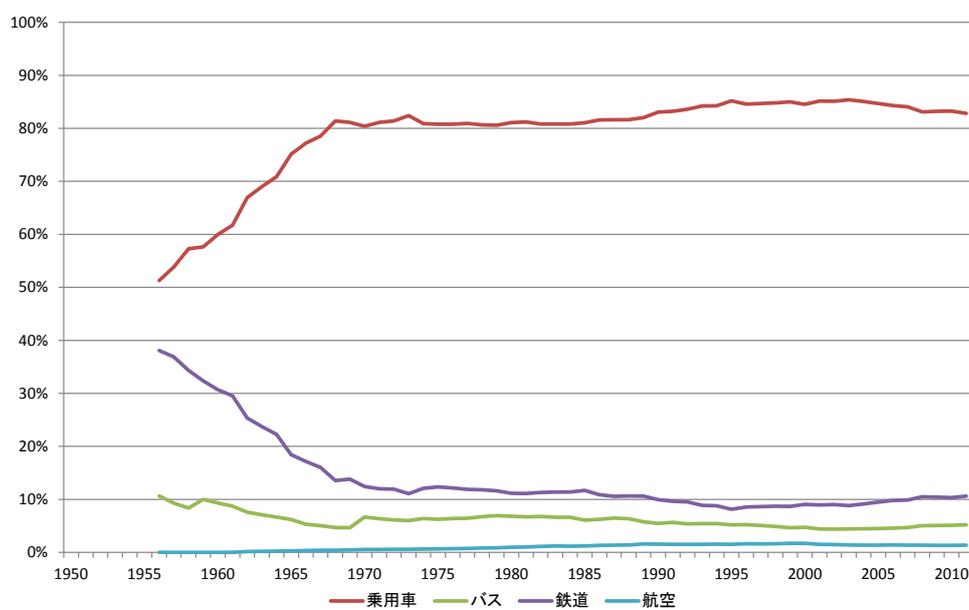
	<ul style="list-style-type: none">• 一元的な料金体系の実現• エコカー（電気自動車等）利用の促進（充電施設の配置、設置等）
--	--

(2)現在の地域公共交通の概況と地域公共交通維持・活性化政策の位置付け

1)旅客交通に関するデータ

①旅客交通の交通機関分担率

1950年代後半から自動車の分担率が向上し、1970年代以降は全体の8割以上を占めている。一方、鉄道は1955年には40%近くを占めていたが、その後、自動車の増加に反比例するように急減し、1970年以降は10%程度の水準で推移している。



出典：Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie (2013), *Les comptes des transports en 2012*

図 4-20 旅客交通の分担率の推移

②地域公共交通の整備状況

フランスは、1930年には国内70都市で総路線延長約3,400kmの路面電車網を有していたが、戦後の急激なモータリゼーションを受けて、路面電車は次々と廃止され、都市交通は自動車依存型へと変化していった⁴⁶。しかし、1982年に国内交通基本法（LOTI法）が制定され、地域公共交通を重視した理念が表明され、また、1996年にはLAURE法が成立し、10万人以上の都市圏を対象に都市交通計画（PDU）の策定が義務化され、地域公共交通の整備が大きく発展することとなった。

2011年現在、地下鉄は5都市で整備され総路線延長は133km、トラムは25都市で整備され、総路線延長は499.2kmである⁴⁷。特にトラムの総路線延長は、2000年以前は全国で100kmほどに過ぎなかったが、10年ほどで5倍にまで伸びている。

⁴⁶ 西村幸格、服部重敬（2000）『都市と路面公共交通 欧米にみる交通政策と施設』学芸出版社

⁴⁷ Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie (2013), *Les comptes des transports en 2012*



出典：GART (2011), *L'ANNÉE 2011 des transports Urbains*
 図 4-21 軌道系公共交通を整備ないし計画している都市圏(2012 年)

2) 現在の地域公共交通維持・活性化政策の位置付け

1982 年に制定された国内交通基本法 (LOTI 法) は、「交通権」を定め、公共交通による移動の自由を保障し、地域公共交通サービスを提供することを地方自治体の責務として位置付けている。LOTI 法では「交通権」の概念を以下のように定義し、国民の権利としての交通権を漸次実現することが交通政策の目標とされた。

- ・ 全ての人の移動する権利
- ・ 交通手段選択の自由
- ・ 貨物輸送に関して自ら実施または企業等に委託して実施することのできる権利
- ・ 交通手段やその利用方法に関して情報を得る権利

そのため、自動車を使えるか否かに関わらず快適に移動できるような交通政策を実施せねばならず、私的交通手段と公共交通手段の調和という総合交通政策の実施を行うこと、中央政府及び地方政府が総合交通政策実施のための役割を担うこと、公共交通の整備を重視することが規定され、こうした理念は交通法典のなかにも引き継がれている。

なお、LOTI 法は、2010 年に交通関係の法律を統合・編纂して公刊された交通法典 (Code des transports) に発展・解消されたが、LOTI 法の理念は交通法典のなか

も引き継がれている。

交通法典

第 L1111-1 条

交通システムは利用者の要求を満足させ、

- ・ 移動に不自由ないし障害を被った者を含む全ての者が保持する移動の権利
- ・ 交通手段を選択する自由
- ・ 資産の運搬について自身で実施するまたは選択した交通機関、企業にそれを託す権利を現実のものとさせなければならない。この目標の実現は、共同体に最も利益となる経済的、社会的及び環境的条件において行われなければならない、また、リスク、事故、公害（騒音、汚染物質や温室効果ガス排出等）の抑制、削減などの目標を遵守して行われなければならない。

第 L1111-2 条

交通権を漸次的に確立していくことで、利用者にはアクセス、量、質及び料金の面において、共同体にはコストの面において、それぞれ適切な条件内で、公共交通の利用による移動の自由を利用者に保障することができる。

第 L1111-4 条

交通権には、交通手段とその利用方法に関する情報にアクセスする自由も含まれる。

第 L1111-5 条

障害者、移動の不自由な者及びその随行者のために特別な措置が講じられることもある。

LOTI 法及びその発展法である交通法典においては、地方自治体は自らが設立した公的団体（3セクを含む。）あるいは民間企業に地域公共交通サービスの実施を委託することができる」と定めている。つまり、地方自治体は、自ら公共交通を運営するか、公益的な観点から地域公共交通の条件を設定し、その条件の下に事業者を実施を委託することが前提となっており、民間企業が営利目的で自由に地域公共交通に参入することはできない。

交通法典

第 L.1211-4 条

国、地方自治体その他の公的主体は、民間企業または公共企業と連携して、以下のサービスを保障する使命を負う。

1. 交通インフラ・設備を整備、維持管理すること。それらのインフラ・設備の機能を安全に利用者に提供すること。
2. 公共交通の一元化されたサービスの提供⁴⁸。
3. 交通活動を規則化し、その適用を管理監督すること。
4. 交通システムについての情報を発展させること。
5. 交通システムが実現すべき目的の達成を容易にさせる性質をもつ研究、調査、統計を発展させること。

上記の国、地方自治体の使命を達成するために、LOTI 法及びその発展法である交通法典において総合交通政策の推進が掲げられている。次節では、その具体的実施方策である都市交通計画（PDU）について記述する。

交通法典

第 L1211-3 条

- I. 総合交通政策は、地域開発、都市整備、環境保護、農業、自然空間の開発制限、エネルギーの合理的利用、安全及び温室効果ガスその他の汚染物質排出削減の各分野において、それぞれの長所と短所を考慮に入れた上で個人による移動と公共交通の発展を規定する。政策は経済コストだけでなく、利用者や第三者が負担する、交通インフラ、設備、機材の新設、維持管理、利用から生じる社会・環境コスト（貨幣換算されないものも含む）も統合しなければならない。
- II. そのために、総合交通政策においては、複数の交通モードを効果的に組み合わせることを重視して、次のことを促進させる。
 - 1) 交通における連絡の容易化と乗り換え地点の整備、鉄道の駅の新設や既存駅の再整備における自転車用の安全な駐輪エリアの創設及び結合交通の合理的な発展による個人の移動と公共交通の補完及びそれらの間の協力
 - 2) 交通事業者間の組合せ料金、異なる交通モードに関する情報提供といった交通事業者間の協力
 - 3) 適切な運営と料金設定による既存交通網と設備の効率性の改善
 - 4) 各交通モードの非差別的競争を遵守させた上で、必要な調整ツールを設定し、その良好な機能を保障しつつ、交通モードと関連する企業の間における公正な競争を確立する
 - 5) 欧州交通政策の発展と改善

⁴⁸ 例えば、バス、トラムの共通チケットの導入、乗り換えの容易化を図る交通結節点の整備など。

第 L1211-1 条

交通政策の策定と施行は、全ての関係団体の代表者が参加して地方分権的にかつ契約に基づく計画の枠組において、国と関連自治体が共同して保障する。

4-2-3 交通に関する計画のあり方

(1) 総合交通計画

1) 都市交通計画(PDU)

総合的な都市交通計画である PDU は、1982 年 LOTI 法において法定計画として位置付けられた。現在は、LOTI 法の発展法である交通法典にその具体的な規定がなされている。

交通法典

第 L1214-1 条

都市交通計画（PDU）は、（当法典）の当巻第三編第一章第二セクション⁴⁹に規定される都市交通圏域（PTU）における、旅客交通、貨物交通、交通流、駐車場施策を体系化して実施するための原則を定義するものである。

①PDU の目標(計画の構成要素)

PDU には、以下の目標を実現するための施策が含まれていなければならない。

- ・ 交通需要と環境保護の持続的な均衡
- ・ バリアフリーの促進
- ・ 全ての交通手段の安全性の向上（特に自転車と歩行者）
- ・ 自動車交通量の削減
- ・ 公共交通の利用促進及び自転車、徒歩など環境に優しい交通の促進
- ・ 都市内の主要道路網の利用改善（情報提供サービスの向上、道路空間の再配分）
- ・ 最適な駐車政策の実現
- ・ 最適な物流政策の実現
- ・ 民間企業、公的企業の移動の改善（相乗り、公共交通利用促進のための奨励策）
- ・ 一元的な料金体系の実現
- ・ エコカー（電気自動車等）利用の促進（充電施設の配置、設置等）

PDU の目的として、都市内においては自動車交通量を削減することが明記されているため、PDU は、自動車に代替する交通手段（公共交通、自転車、徒歩）を促進するための計画でなければならない。また PDU においては、大気質改善や省エネルギーへの取り組みなど交通が環境に及ぼす影響も重視されており、都市の生活環境を向上させることを目的として旅客・貨物交通分野の諸施策が体系化されなければならない。

交通法典

第 L1214-2 条

PDU は以下の目標を満たさなければならない。

1. モビリティ分野における利用者ニーズ、アクセスの容易さ、環境保護、健康の保持の持続可能な均衡。

⁴⁹ EPCI の境界は PTU の境界に相当するとの規定。

2. 社会と都市の結びつきの強化。特に、公共交通網への障害者と交通弱者のアクセス改善。
3. 全ての移動における安全性の改善。全ての利用者のために、異なるモード間の道路分配の衡平性を高め、歩行者と自転車の事故を減少させる方策を実施。
4. 自動車交通量の削減。
5. より少ないエネルギー消費、より少ない環境汚染での移動を可能とする公共交通機関、自転車、徒歩の促進。
6. 都市圏における主要な道路網の利用改善（情報提供サービスの向上、道路空間の再配分を含む）。
7. 道路上の駐車スペース及び公共駐車場の再編。
8. 都市の商工業活動に不可欠な配送条件の調整。
9. 企業や公共機関の通勤交通の改善。特に、公共交通機関の利用及びマイカー相乗りを推奨すること。
10. 公共交通運賃、同伴者運賃の再編と統合。特に郊外にマイカーを駐車して家族やグループで公共交通を利用する場合のオプションの充実。
11. 電気自動車、再充電可能なハイブリッド車の利用に必要な充電インフラの整備。

②策定主体

PDUの策定は、AOTUが行う。また、LAURE法を受け、人口10万人以上のPTUにおいては、PDUの策定が義務化されている。PDUの対象範囲となるPTUは、当該EPCIの協議により決定されるが、ほとんどの場合において、EPCIの境界と等しくなる。

交通法典

第 L1214-3 条

都市交通計画（PDU）の策定は、環境法典第 L221-2 条の 2 行目に記載された都市圏人口 10 万人以上の都市交通圏（PTU）において義務である。

第 L1214-14 条

PDUは、その地方をカバーするAOTUの主導の下で、作成・修正される。中央政府・地方圏政府・県によって行われる交通政策の当局及び道路交通、都市計画上の公共施設の長が定められている場合（都市計画法典第 L122-4 条）にそれらの者は、一体的にPDUの作成・修正に携わる。

公共交通の専門家、身障者や移動制約者を含む公共交通の利用者、商工会議所、環境保護に同意する組織（環境法典第 L141-1 条）の代表者は、PDUの作成・修正の際、必要に応じて相談を受けるべきである。

③計画期間

計画期間に関して法律に明確な規定はない。なお、分野統合的な地域の長期計画として、計画期間を概ね 10 年～20 年とした地域総合計画（Schéma de Cohérence Territoriale : SCOT）が存在するが、それに対し、PDU は交通部門に関する中期の計画であり、事業計画的側面を持たせ計画期間は概ね 5 年～10 年というのが一般的である。ただし、5 年毎に計画を評価し、必要に応じ見直しを行うことが法定義務とされている。

④計画の対象とする交通手段・交通施策

歩行者、自転車、自動車、貨物自動車、公共交通機関という全てのモードが計画の対象となっている。また、計画の対象とする施設も、道路、公共交通機関、駐車施設を含む他、ソフト施策として、交通情報の提供なども重視している。

道路については、国道、県道も計画の対象とされているが、内容を決定するに当たっては、それぞれの道路管理者である、国及び県との協議調整が必要とされる。

なお、公共交通について、国はフランス国有鉄道（SNCF）、フランス線路事業公社（RFF）を、地方圏は地域鉄道（TER）及び地方圏内の公共交通（都市間バスなど）を、県は非都市部の公共交通及び通学交通（バス等）を所管しているが、PDU の計画対象外となっている。

⑤PDU の記述内容

PDU には、交通法典 L1214-2 条で規定された項目を実現するための目標、戦略、具体的な実行手段、プロジェクトが記述される。

⑥住民等参加プロセス

a. 概要

フランスでは PDU を含む各種行政計画と、190 万ユーロ（約 2.5 億円）以上の事業（公共、民間を問わない。）について、行政計画及び事業計画の案の策定の初期段階から、住民に対して事前協議（Concertation Prealable）を行うことを義務付けている。

1985 年の都市計画法典 L300-2 条によって定められている事前協議は PDU の策定時にも適用されている。また、交通法典にも PDU の策定・改正プロセスの各段階において、AOTU が「参加させる」あるいは「意見を聴取する」相手が定められている。これらを総合して、エコロジー省に属する都市交通・都市計画研究所（CERTU）では、より具体的な住民協議マニュアルとして、「PDU における住民協議マニュアル」を作成している。

交通法典

第 L1214-14 条（再掲）

PDU は、その地方をカバーする AOTU の主導の下で、作成・修正される。中央政府・地方圏政府・県によって行われる交通政策の当局及び道路交通、都市計画上の公共施設の長が定められている場合（都市計画法典第 L122-4 条）にそれらの者は、一体的に PDU の作成・修正に携わる。

公共交通の専門家、身障者や移動制約者を含む公共交通の利用者、商工会議所、環境保護に同意する組織（環境法典第 L141-1 条）の代表者は、PDU の作成・修正の際、必要に応じて相談を受けるべきである。

第 L1214-15 条

PDU の草案は、AOTU を始め、中央政府の交通当局も含む各交通政策当局の討議によって決められる。また、当局は、地方圏議会、県議会、コミューン議会の意見に従う必要がある。

各交通政策当局は、環境法典第1巻第2編第3章で定められた民意調査に従うことによって、意見を聞いた公的法人の意見の調和を保障する。

第 L1214-16 条

民意調査手続の結果を受け、修正された PDU の草案は、AOTU の議決機関により承認される。

都市計画法典

第L300-2条

I. 以下は、草案策定の全期間を通して、住民、地域団体、及び他の関係者を組込んだ協議の対象となる。

- 1) 地域総合計画（SCOT）ないし地域都市計画（PLU）の策定ないし見直し
- 2) 協議整備地区の新設
- 3) 国務院のデクレによりリストが設定される、生活環境を実質的な形で変更させる影響のある整備ないし建設プロジェクトないし事業、とりわけ環境法典第 L122-1 条の意味における環境、あるいは経済活動に影響を及ぼす恐れがあるもの
- 4) 都市再生プロジェクト

II. 追求される目標と協議の方法は以下により明確化される。

- 1) 都市計画文書の見直し、ないし事業が国のイニシアチブで行われるときは地方長官
- 2) 他の場合には地方自治体ないし公共組織の議決機関

しかし、I の 2) ないし 3) の適用により協議が必要となったとき、あるいは義務ではないが協議が実施されたとき、追求される目標と協議方法は、管轄する地方自治体ないし公共組織の議決機関の議長により明確化される。

協議方法は、十分な期間でプロジェクトの規模と性格に適応した方法により、住民がプロジェクト及び適用される法的規定により要求される答申に関する情報にアクセスし、管轄当局により登録され保全される意見や提案を表明することを可能にする。

整備事業が I の 2) ないし 3) の適用により協議の対象となり、SCOT ないし PLU の見直しを必要とする際に、管轄するコミューンないし EPCI は、都市計画文書の見直しと事業を、共同協議の対象とすることができる。その場合、追求される目標と協議方法は、コミューン議会ないし EPCI の議決機関によって明確化される。

III. 協議後、II に記載された当局は協議の総括を決定する。

プロジェクトが環境法典の第 I 編第 II 章第 III 節に則って実施された開示手続きの対象とされる時、協議の総括が開示手続き文書に添付される。

III の 2. の SCOT 及び PLU、あるいはその代わりとなる都市計画文書ないしコミューン地図によってカバーされている地域に位置する、I の 3) に記載されたもの以外の、建築許可ないし整備許可を必要とする工事ないし整備プロジェクトは、同じ I で規定された協議の対象となる。これは許可申請に対する決定権を持つ当局、あるいは当局の合意を得た施主の主導により、許可申請の提出よりも前に実施されなければならない。

その場合、施主は少なくとも環境の中及び関係する土地における位置関係の詳細、その用途、計画されている建設ないし整備の特徴を伴い、建物が存在するプロジェクトの場合は建築の設計図、及び公共設備によるプロジェクトへのアクセスとその周辺の整備を含んだプロジェクトの説明文書を、決定権限を有する当局に提出する。

内容を把握し意見ないし提案ができるように、管轄当局はこの文書を住民に公開する。意見や提案は登録され保存される。協議の総括は許可申請に添付される。

(以下略)

下表にPDUの策定等の際し、最低限調整、協議をしなければならない義務的なパートナーを示す。

表 4-22 PDU 策定等に関する段階ごとの関係者

段階	関係者
PDU の策定及び改正全般	参加主体：国、県、地方圏
計画案の決定 (事前協議に相当)	意見を聴取する主体：国、県、地方圏、PTU 内のコミューン 意見を聴取する者：交通運営事業者、交通の専門家及び交通利用者の代表、公認された環境保護団体、商工会議所
民意調査(詳細後述)	意見を聴取する主体：住民(意見聴取された公法人は、審査に付す PDU 案に記載される)
計画案の承認	AOTU の議決機関が PDU を承認する。
PDU の実施	PDU と PLU (地域都市計画)、駐車及び道路管理に関する警察決定との整合性の確保：コミューン PDU と道路(国道及び県道)管理に関する決定との整合性の確保：国及び県

b. 事前協議(Concertation Préalable)の概要

事前協議の仕組みの大元は1985年都市計画法典L300-2条に規定されている。同条は、PDUの上位計画であるSCOTと下位計画となるPLUにおける事前協議の手続きを規定しているが、PDUにも規定されている。

計画案作成の初期段階から全期間にわたりPDUの策定主体であるAOTUが住民に対して「事前協議」を行うこと、議会において協議の形態(様式と目標)を決定すること、EPCIの首長は、議会の議決の前に報告書を作成することを定めている。なお、同条には「事前協議」を行うべきことは規定されているが、その形式、方法等の詳細についてはコミューンで決定されることになり、具体的に見られる手法としては、説明会、展示会の開催、広報誌の作成等がある。

「事前協議」の目的は、事業やプロジェクトに住民の参加を促し、住民にその情報を送り続けて慣れ親しんでもらうことにある。なお、大規模事業(1.5億ユーロ以上)や社会経済的にみて重要な争点を含むか、国土環境ないし国土整備に重大な影響を与える事業については、都市計画法典に基づく手続きではなく、公開討論(Débat Public)と言われる手続き(1995年2月2日付け環境保護強化法(通称バルニエ法)により創設、地域民主主義に関する2002年2月27日付け法律により改正)が行われることになっている。

c. PDUにおける事前協議

交通問題に関する過去の経緯は地域によって様々であり、事前協議の目的もそれに応じて異なったものとなる。事前協議の過去の事例をみると、地域的特性に基づく多様なアプローチが確認できる。

一般的には、まず始めに、AOTUは、PDUに必ず参加させなければならない公的主体を特定し、それらをどのように参画させるかを決定する。次に各種団体や市民の参加の様態を決定する。参加の枠組みの決定後、活動のルールを定め、スケジュール・プロセスの全体を全ての参加者に周知徹底し、理解してもらう。

計画策定開始時にスケジュールを明確にすることによって、各段階の首尾一貫した連携が確保される。ガイドライン⁵⁰では、PDUの着手から承認までのプロセスでは、次の8段階に分けている。

- ①プロセスへの着手
- ②パイロット委員会⁵¹及び技術委員会の設置
- ③現状の診断
- ④複数シナリオの作成
- ⑤計画案の決定
- ⑥公法人(隣接コミューン、商工会議所、運輸事業者等)に対する意見聴取
- ⑦民意調査(詳細後述)
- ⑧計画案の承認

現状の診断及び計画案の段階では、事前協議は、「推奨される」ものであり、民意

⁵⁰ Certu (2003), *La concertation dans les Plans de Déplacements Urbains – Pourquoi? Avec Qui? Comment?*

⁵¹ コミューンの議員から構成される政治的決定を行う委員会

調査の段階では、事前協議は「義務的な」ものとなる。

このスケジュール設定に従い、住民の受け入れやすくなるようコミュニケーション戦略を練り上げ、PDUの各段階の円滑な実施にかかる時間、動員すべき人員と適切な手段を事前に決定する必要がある。

上記ガイドラインでは、過去のPDUの事前協議の経験に基づき、事前協議のツールを以下の表のとおりまとめている。

表 4-23 事前協議に適したツールの一覧

シート	PDU の段階				関係者				コミュニケーションのタイプ		
	現状診断	シナリオと 計画案	民意調査	実施	関係機関	諸団体	地域民主主義 義団体	一般市民	情報提供	意見聴取	対話
情報提供											
1	冊子とパンフレット										
2	展示会										
3	ガイドライン紹介										
4	啓発ツール・セット										
5	インフォメーション・センター										
6	映画										
7	ウェブサイト										
8	メディア(新聞、テレビ等)										
9	自治体のメディア										
情報収集											
10	アンケート調査										
11	インタビュー調査										
12	民意調査記録簿										
意見交換と検討											
13	公開集会										
14	非公開集会										
15	試験事業										
16	他の都市の事例										

(一つのツールが複数のコミュニケーションタイプに関わる場合、最も重要なものを濃い色で示す。)

d. 民意調査(Enquête Publique)

環境に影響を与える事業一般について、民意調査の実施が事業主体に義務付けられている。元は土地収用のための事前手続きとして19世紀から土地収用法に規定されていたもので、現在その手続き・内容に関する規定は、関係各法に定められている。

民意調査の大枠は、環境法典にて規定されている。環境に著しい影響を及ぼすことが予想され、環境影響評価を行う計画やプログラムは、採択前に必ず民意調査の手続きを踏まなければならない。PDUは、環境影響評価を行うことが義務とされており、民意調査の手続きが適用される計画のなかに含まれる。

民意調査の手続きは以下のとおりである。

- ①行政裁判所(Tribunaux Administratifs)がプロジェクトとは利害関係のない調査委員1~15名を任命し、調査委員会を設置する。
- ②調査委員はプロジェクトの責任者と住民との対話を図る責任を負い、そのための広範な調査指揮権限を有する(現場検証、関係人者の尋問、事業主体や行政当局の召喚、書類の提出要求等)。プロジェクトの環境への影響、経済効果に関する検討を技術的・社会的・法的に実施する。調査期間は、原則として1か月以上2か月未満である。
- ③調査委員は、計画内容を市民に周知した上で、市民の意見を聴取(事業の実施の是非を問うアンケート)し報告書にまとめる。
- ④報告書の内容は、以下から構成される。
 - ・住民意見の集約等に係る調査の経緯の紹介、
 - ・事業実施に係る修正勧告や事業実施の是非及びその理由、事業実施に当たっての要望、提案、勧告、留保、条件等を内容とする調査委員個人の意見。

AOTUは調査委員会の意見を、PDUに反映するか否かを選択することができ、意見に基づいて修正する場合は、修正した後、議決機関(議会)における承認を受けることとなる。

3)PDUの評価

①交通法典に定められている評価項目

交通法典においては、PDUは、策定後5年毎に見直されることが規定されている(交通法典L1214-8条)。しかし、同法において具体的に規定されている計画の妥当性を評価するための評価項目は、CO₂(温室効果ガス)排出量の算定のみである。

事前評価としては、PDUに記載された施策を実施することにより予想されるCO₂排出量の削減量を評価することが法律で規定されている(交通法典L1214-8-1条)。

また、事後評価としては、PDUの承認から5年後、PDU対象範囲内の全ての交通モードから排出されたCO₂排出量を計算することとなっており、2015年以降は、CO₂のみならず全ての温室効果ガスを対象としてその排出量の算定を行うことが求められる(交通法典L1214-8-1条)。

②環境法典に定められている評価項目

環境法典の R122-7 条において、PDU 施策の実施における環境への影響を評価することが義務付けられている。同法典の R122-20 条において、以下の評価を行うことが規定されている。

- ・環境の現状診断。特に PDU により大きな影響を受ける可能性のある地域の特性についての診断。
- ・PDU 施策の実施による環境への影響、特に人々の健康、生物多様性、植物・動物相、土壌、水質、大気質、気候、文化遺産、景観への影響。

(2)総合交通計画と他の計画の関係

1)概要

都市交通計画（PDU）は、国が定める「国土整備に関する持続可能な開発指針（DTADD）」⁵²、地方圏が定める「気候・大気・エネルギー地方計画（SRCAE）」⁵³及び EPCI により策定される都市計画、住宅、経済開発、商業施設等に関する調整を目的とする「地域総合計画（SCOT）」⁵⁴が定める方針に従わなければならない。

交通法典

第 L1214-7 条

都市交通計画（PDU）は、以下の諸計画の下位計画となる。

- ・都市計画法典の第 1 巻の第 1 編及び第 2 編に規定された SCOT
- ・地域開発に関する基本計画と指令⁵⁵
- ・環境法典第 L221-1 条に定められた大気質に関する地域計画⁵⁶。

また、コミューンが策定する地域都市計画（PLU）⁵⁷は、PDU の記載内容に従う形で策定される。

なお、地方圏、県は任意に交通計画を策定することがあり、それぞれ地方圏交通計画（SRT）、県交通計画（SDT）と呼ばれる。これらと PDU との関係は法的には規定されておらず、相互に矛盾のないように調整される。

⁵² 国が国益の観点からみて戦略的に重要とみなす地域を指定し、策定する都市計画文書。1995 年の国土整備法で創設された。現在まで 6 つの DTADD が承認されている。

⁵³ 2010 年の環境グルネル法で規定された計画。地方圏は、5 年毎に大気質の状態、その影響、今後の目標に関して報告する義務を負う。

⁵⁴ 2000 年の都市連帯再生法（SRU 法）により法定化。

⁵⁵ 国が定める国土整備持続可能な開発指針（DTADD）

⁵⁶ 地方圏が定める気候・大気・エネルギー地方計画（SRCAE）など。

⁵⁷ 2000 年の都市連帯再生法（SRU 法）により法定化。

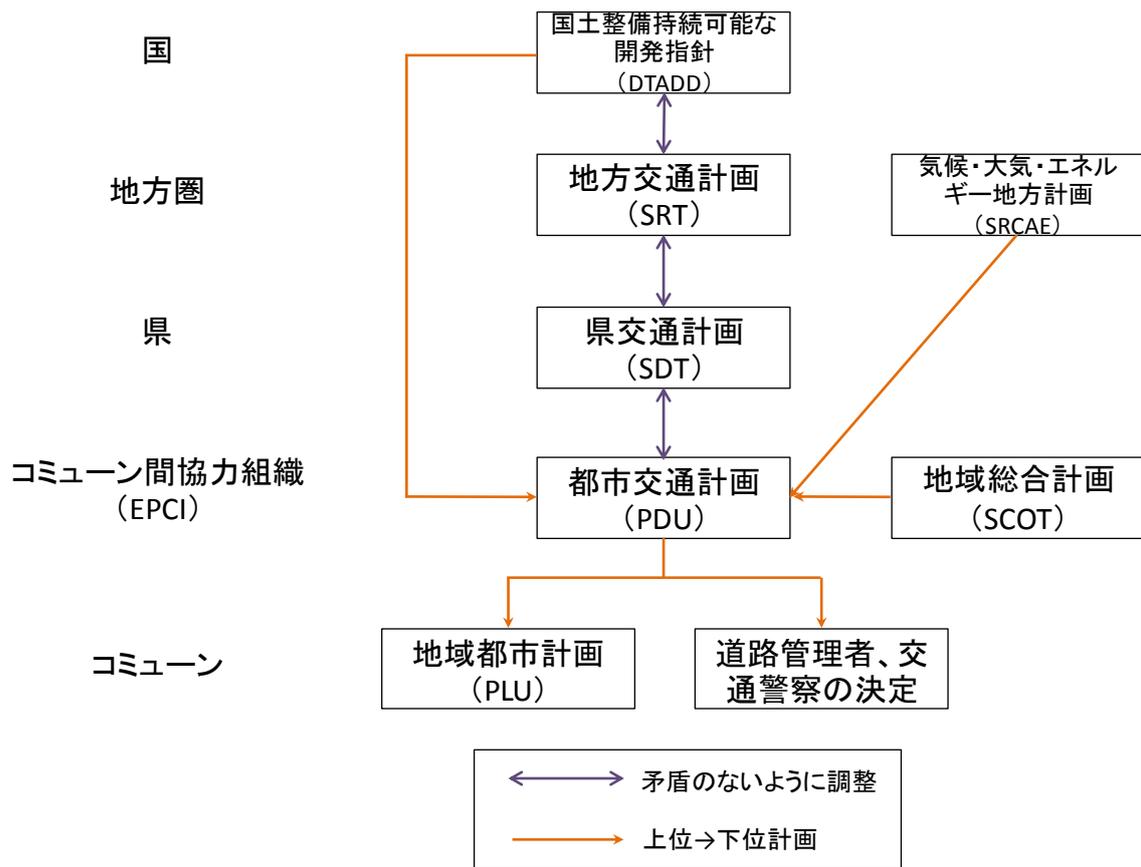


図 4-22 PDU と他の計画との関係

2) 公共交通と土地利用の整合性の確保に関する手法 (PDU と土地利用計画との関係)

2000年に制定された都市連帯再生法 (SRU法) により、PDU と都市計画 (SCOT、PLU) との連携が強化されている。SRU法では、都市計画と交通計画に整合性を持たせ、持続可能な成長を可能にする交通計画を策定することが重要なテーマとされ、同法によって都市計画法典、建設・住居法典、地方自治体法典、LOTI法が改正された。これにより以下の図のような各計画の関係性が確立された。

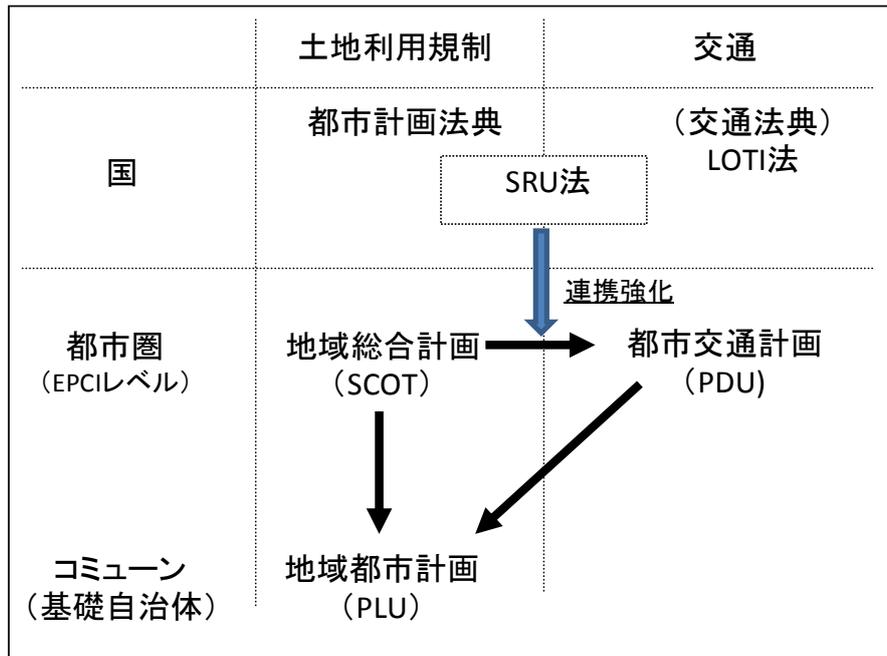


図 4-23 フランスにおける交通計画土地利用計画の関係

①SRU 法による SCOT の導入及び同計画における公共交通の利用促進

SRU 法以前の広域計画は、計画的な都市の拡大を目的とし、ゾーニングを主体とした地区計画 (SD : Schéma Directeur) であった。これに代わり SRU 法により導入された SCOT は、スプロールの防止、住宅、交通、持続可能な開発等の総合的視点を導入し、ゾーニングに加えてプログラムを重視した空間整備計画である。このなかで、新規の開発には公共交通への連絡を条件とすることが定められた。

表 4-24 SRU 法における広域計画の改正点

時期	計画名	内容
SRU 法以前	地区計画 (SD)	<ul style="list-style-type: none"> ・ゾーニングが主体 ・計画的な都市の拡大
SRU 法における改正	SCOT	<ul style="list-style-type: none"> ・ゾーニングに加えプログラムの重視：持続可能な空間整備開発に向けた方針、目標を設定。 ・スプロールの防止：計画なくして開発なしの理念の強化。 ・15km ルール：5 万人以上の都市圏⁵⁸から 15km 以内に位置していながら SCOT に含まれないコミューンは、プレフェの同意なしに地域都市計画 (PLU) において市街化区域を設定できない (コミューンは開発を行いたい場合、近隣のコミューンと協力して SCOT を策定しなければならない)。

⁵⁸ 建築物のつながり度合いから出た圏域設定で、隣り合う建物が 200m 以上離れていなければ、一体としてみなされる都市単位。仏国立統計局 (INSEE) が定義。

時期	計画名	内容
		<ul style="list-style-type: none"> ・住宅、交通、持続可能な開発等の総合的視点の導入：新規開発には公共交通の連絡が条件。 ・環境影響評価の義務：SCOTで示された方針の環境への影響を評価。 ・公開意見聴取の義務：住民参加による合意形成。

②SRU法によるPLUの導入及び同計画における公共交通の利用促進

SRU法以前、コミュンレベルで策定される都市計画としては、土地占用計画（POS）があったが、同計画は当時の広域計画であった地区計画（SD）やPDUに従う必要がなかった。SRU法においては、POSに代わりSCOTに従って策定される地域都市計画（PLU）が導入された。

PLUの策定権限はコミュンにあるが、コミュン連合体が組織されている地域では策定権限を委任することができる。

PLUは、地域総合計画（SCOT）に従って、より限定された地域についての短期的な土地利用条件を図面及び文章により詳細かつ具体的に定めたものであり、直接私権を制限するものである。PLUには記載内容に建物位置の規制を含むことが必須とされ、その他用途規制、接道、建蔽率、建物の高さ、空地、駐車場、容積率等の規制を盛り込むことができ、交通施設を配置することも可能となっている。

PLUは、地域総合計画（SCOT）のみならず、PDUにも従属しなければならないことがSRU法に定められた。

表 4-25 SRU法における都市計画の改正点

時期	計画名	内容
SRU法以前	土地占用計画（POS）	・地区計画（SD）、PDUに従う必要なし。
SRU法における改正	地域都市計画（PLU）	<ul style="list-style-type: none"> ・SCOTに従わなければならない（例：SCOTで保全地区と指定された地区を開発することは不可）。 ・住宅、交通、持続的開発等の総合的視点の導入：交通施設を位置付けることも可能。 ・PDUに従わなければならない。 ・公開意見聴取の義務：住民参加による合意形成。 ・その他の計画、プログラム（住宅プログラム等）との整合していなければならない。

③SRU法によるPDUの変更

SRU法においては、PDUの対象とする範囲、目的が拡充されている。交通と都市整備の観点からは、PDUに駐車政策を盛り込むこと、都市内貨物輸送の合理化を行うこと等が新たに加えられた。特に、具体的な駐車政策としては民間駐車場の上限設定、駐車時間の上限設定、有料駐車場の配置、駐車場の効率的な立地、料金政策、物流政策を考慮した駐車政策等を行うことが盛り込まれた。

4-2-4 地域公共交通の運営等に係るスキーム

(1) 地域公共交通に係る官民の関係性、役割・責任分担⁵⁹

フランスにおける都市内公共交通は AOTU の管轄下であり、AOTU は、公共交通・私的交通を問わず、管轄している都市圏内の全ての交通モードに対して、計画・整備・運営・財政等あらゆる面で責任を有している（ただし、AOTU は行政の一部門であるため、予算の確保、執行に関しては議会の承認を得た上で行うこととなる）。公共交通の運営等は、AUTO が直営で行う場合と、事業者（半公営法人を含む）との契約による場合の 2 種類があるが、多くの場合は後者が選択される。約 90% の AOTU が民営または半公営の事業者との契約によって公共交通サービスの提供を行っている⁶⁰。

後者の場合、公共交通サービス水準の決定及び施設・車両の保有を行う者（行政）と交通サービスを実際に利用者に提供する者（事業者）とが分離されていることになる。運行を契約で行う場合には、AOTU が、提案型競争入札の形で企業を選択し、落札事業者と契約を行う。その場合、事業者は契約期間内において、当該 AOTU が管轄する都市交通圏内の都市内交通サービスを独占的に運営できる。

運営等においてトラム・バスといったモード形態によつての差異は特段ないため、一般的な公共交通全体のスキームとして、以下に整備・運営に係る官民の役割・責任分担の仕組みを整理する。

1) AOTU による直営

AOTU は次の 2 種類の方法で直接運営することができる。

- ・自治体の一部局としての直接運営：地方自治体の職員と設備を用い、独立した法人格のない自治体の一部局で運営を行う。
- ・EPCI による直接運営：EPCI は、EPCI 内に公共交通の事業運営のための行政的及び財政的組織を設立し、当該組織が事業運営を行う。決定された内規と仕様書が組織の活動領域を定義する。

2) 事業者との契約による運営

① 概要

AUTO と事業者の契約のタイプは、投資、運賃収入、運行費の責任がどちらに帰属するかを整理することで大きく以下の 4 種類に分けることが出来る。

⁵⁹ GART (2011), *L'ANNÉE 2011 des transports Urbains*

板谷和也 (2012) 「フランスの都市交通運営組織の特徴と近年の動向」運輸調査局『運輸と経済』第 72 巻第 11 号、pp. 82-90

⁶⁰ 都市内公共交通運営会社の多くは、KEOLIS、VECTARIA、TRANSDEV、AGIR の 4 つのグループに属している。約 189 の公共交通ネットワークのうち、約 7 割が上記 4 大グループに属する事業者によって運営されている。残りは、その他の事業者による運営または AOTU の直営である。

表 4-26 AOTU と事業者の役割分担

	投資	運賃収入	運行費
①管理人契約 (業務委託)	AOTU	AOTU	AOTU
②固定料金契約	AOTU	AOTU	事業者
③経営委託 (固定拠出契約)	AOTU	事業者	事業者
④事業特許	事業者	事業者	事業者

a. 管理人契約(Gérance) :

AOTU 側が全てのリスクを負う。事業者は、基本的に契約内容に沿って、管理・運営を行い、その提供されたサービスの内容と量に応じて、AOTU から事業者に予算支出がなされる。ただし、運営成果に応じて賞与金や罰金が課せられる場合があり、そのような形態を業務委託 (Régie intéressée) と呼ぶ。

b. 固定料金契約(Gestion à prix forfaitaire) :

運行費リスクは事業者が負うが、運賃収入は AOTU に帰属するタイプの契約である。AOTU は、契約時に費用の予測金額を計算し、想定総費用額を事業者に対して支払う。事業者はコストカットができれば利益をあげることが出来るが、運賃収入の増減は利益には関係ない。

c. 経営委託 (Affermage) :

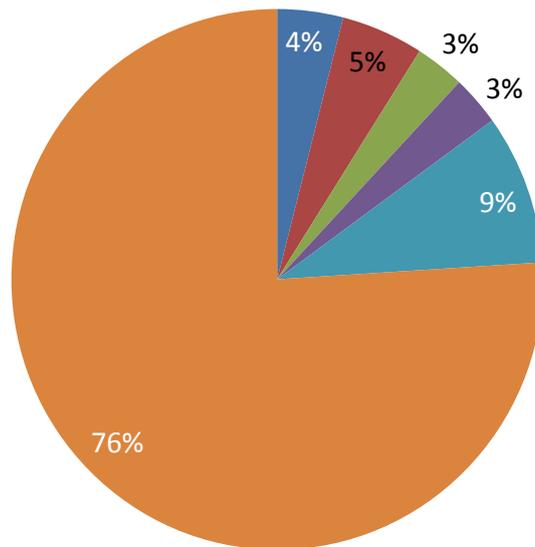
AOTU は施設の建設を行い、事業者はそれをリースして事業を行う。事業者は、運賃収入を受け取った上で、運行費のリスクを負担するため、事業者は経営状態が良ければ利益をあげることが出来る。ただし、AOTU は、自らが責任を負っている公共交通サービス提供義務という公役務を事業者に対して委託しており、運賃等の面で事業者に義務を課していることから、その代償として補助を行う。補助額は、固定の場合と変動の場合がある。

- ・ 固定：事業者の運賃収入の変化を考慮に入れず、契約時に補助額を確定するパターン (固定拠出契約 (Contribution financière forfaitaire))。運賃収入が下がった場合の事業者のリスクは大きい。
- ・ 変動：実際の運賃収入に応じて補助額を見直すパターン。AOTU が営業リスクの一部を負担するパターンと言える。

d. 事業特許 (Concession) :

施設の建設、管理、運営等についての全ての責任を事業者側が負う契約方式である。補助額は経営委託の場合と同様、契約時に定められた一定額となる。

2011 年において、公共サービスの業務を委託している AOTU の 76% は、固定拠出契約を結んでいる。経営委託の 3% とあわせると約 8 割について、施設投資に関するリスクは AOTU が負い、運賃収入と運行費用のリスクは事業者側が負う契約方式が選択されていることが分かる。



■ 管理人契約 ■ 業務委託 ■ 経営委託 ■ 事業特許 ■ 固定料金契約 ■ 固定拠出契約

出典：GART (2011), *L'ANNÉE 2011 des transports Urbains*

図 4-24 契約方式の内訳(2011年)

3) 公共交通の運営に係る契約の一般的なフォーマット

AOTU は、公共交通の運営に係る契約を結ぶ際、最低限以下の点について契約を結ぶことが義務付けられている。

- 契約期間
- 一般的サービス内容（路線ルート、停留所位置、使用車両）
- 運行の時間帯と頻度
- 運賃
- AOTU の補助条件（事業者への支払、機材・施設への投資財源について）
- AOTU が補助した資金の使用方法

● 期間満了前に中断する条件及び満了前に契約を破棄できる理由

● 実施状況のコントロールと違反の場合の罰則、AOTU と運営者の義務

※ ○ は交通法典に基づき、義務付けられている契約項目、● は一般的な行政契約に関する規則に基づいて義務付けられている契約項目である。

さらに通称サパン法と呼ばれる 1993 年 1 月 29 日付の汚職防止と経済活動の透明性に関する法律により、以下の点に留意しなければならない。

- ・ 契約期間は限定しなければならない。一般的に契約期間が 10 年を超えることは希であることに留意しなければならない。
- ・ 事業者が施設整備を負担する場合、契約期間は当該施設の通常の減価償却期間を越えてはならない。
- ・ 契約の延長は、次の場合にしか認められない。
 - 広く利用者に対して波及するような一般的利益のある場合（最大 1 年まで）。
 - 公共サービスの良好な展開または地理的対象の拡大の為に、AOTU の依頼で

契約の構成を変更させた場合。具体的には、当初予定されていなかった機材や設備に対する投資が発生し、当初の契約期間では減価償却できず、減価償却できなかった分の費用を補おうとすると極端な運賃値上げが必要となるような場合。

- ・事業者は毎年6月1日以前に、AOTU に対し活動全体の概況、サービスの質の分析について記述した報告書を、AOTU が公共サービス実施状況を評価できるような付属書を伴った形で提出することを、契約書に記載しなければならない。

4) モニタリング手法

公共交通の運営を受託した事業者は、毎年6月1日以前に、AOTU に対し活動全体の概況、サービスの質の分析について記述した報告書を、AOTU が公共サービス実施状況を評価できるような付属書を伴った形で提出しなければならない。

AOTU はこの報告書に基づいて、域内の公共サービスの実施状況を評価する。契約の種類によっては、当該評価に応じて、補助額の見直しや、成果に応じた賞与金や罰金の措置がなされる。

モンペリエ都市圏では、事業者である TaM は、AOTU であるモンペリエ都市圏と公共サービス（トラム、バス、駐車場、レンタサイクル等）の運営・維持管理について委託契約を締結している。現在の契約は2010年に締結され、2017年までの8年間を対象としている。以下のような指標を設定し、達成状況に応じてボーナスまたはペナルティを科すことが記載されている。

- ・ 交通情報の提供
- ・ ストライキ情報
- ・ 定時性
- ・ 販売設備
- ・ 車両の清掃
- ・ 利用者への対応
- ・ 運転の質
- ・ 職員の態度

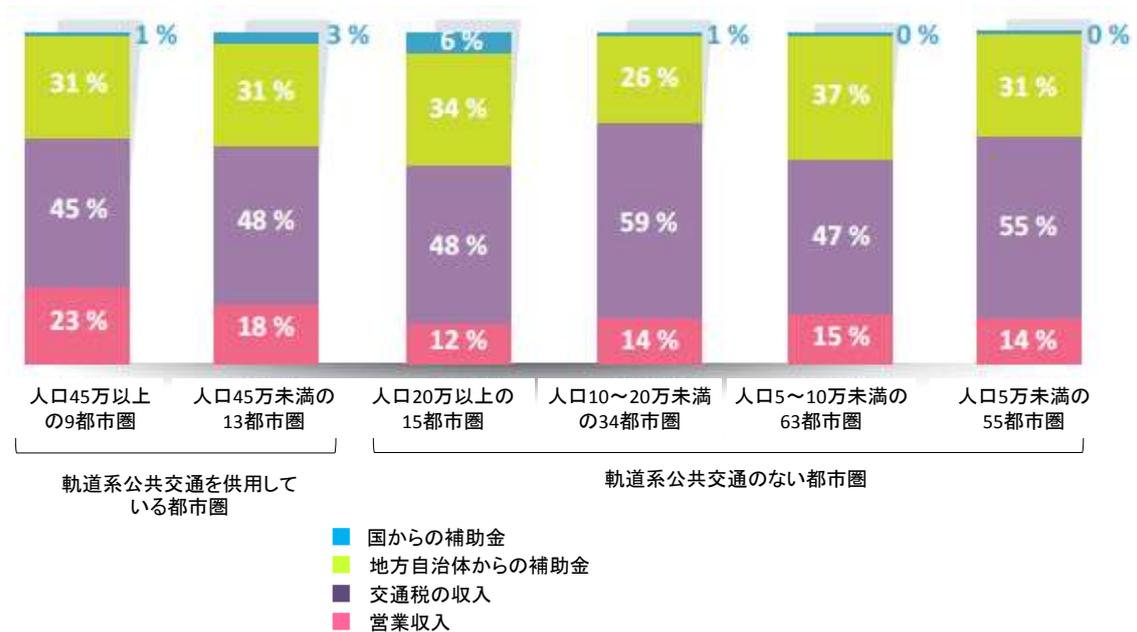
4-2-5 地域公共交通に係る財政負担と財源等

(1) 地域公共交通に係る財政負担の状況と補助の財源

1) 地域公共交通の経営状況

フランスでは、第二次大戦後から 1970 年代までモータリゼーションが急速に進行し、平行して公共交通は深刻な財政難に陥った。自動車の旅客交通分担率が急激に増加する 1960 年代には、公共交通の経営が赤字になり、公的補助が必要不可欠となった。現在まで運営面、整備面の両面に公的補助が行われており、財政面における「公」の担う役割は大きい。

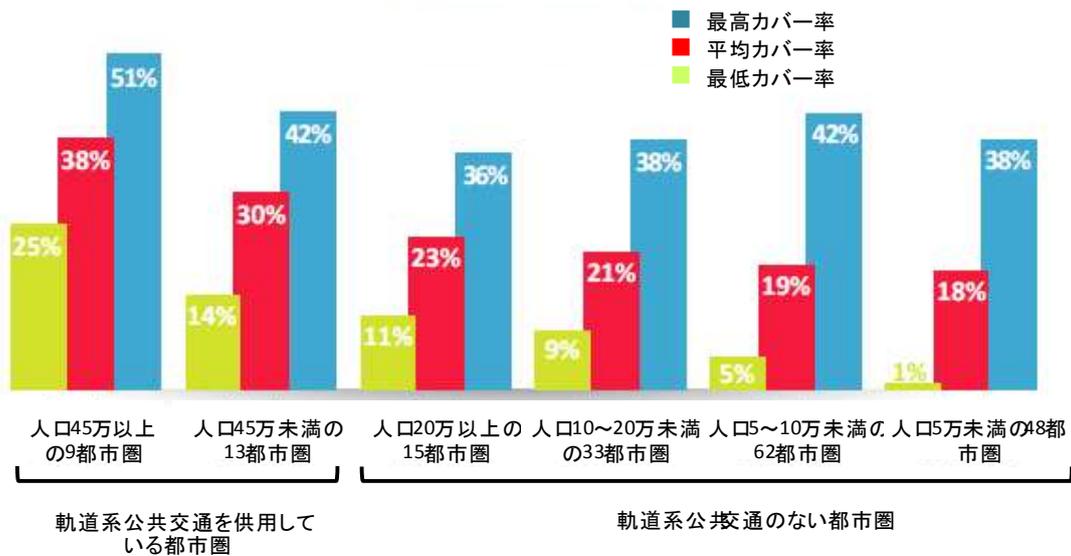
都市交通の主要な財源は、運賃収入と 1971 年に新設された交通税、国と自治体からの補助金に大別される。都市圏規模別の収入内訳を以下に示す。



出典：GART (2011), *L'ANNÉE 2011 des transports Urbains*

図 4-25 2011 年都市交通の収入内訳(借入金を除く)

交通管轄組織連合 (GART) の資料によると、2011 年における運賃収入の支出カバー率は、都市規模により幅があるが、全国平均で 30%ほどである。軌道系公共交通を整備している都市圏のカバー率は相対的に高くなっており、人口 45 万人以上で平均 38%、人口 45 万人未満で平均 30%となっている。その他、軌道系公共交通を整備していない都市圏の運賃収入カバー率は相対的に低く、平均で 18~23%となっている。



出典：GART (2011), *L'ANNÉE 2011 des transports Urbains*

図 4-26 都市圏規模別の運賃収入の支出カバー率(2011年)

2) 公共交通に係る補助の財源

① 概要

都市交通に関する財源調達の実任は AOTU が負うこととなっている。AOTU の収入としては、構成員であるコミュニの負担金(一般財源)、国及び地方圏からの補助金、交通税(VT)、公共交通機関の運賃、駐車場利用料等からの収入などがある。

なお、大規模な資本投資(道路の新設、LRT の敷設等)の際には、将来の一般財源等の収入による償還を見込んで地方債を発行することができる。

② 国からの補助金

フランスにおける国の補助金は、大別すると財務省からの一般交付金・補助金と各省による特定補助金の2つに分けられる。金額的には前者が大半を占めており、特に用途は限定されておらず、AOTU は運営赤字の補填に用いることもできる。後者のうち、AOTU に関係するものとしては、1994年12月21日通達による専用走行路を有する公共交通(Transport en Commun en Site Propre : TCSP)に対する助成⁶¹と、1999年12月16日の政令第99-1060号によるPDU策定に対する助成制度(ともに旧設備省(現エコロジー省)が所管)があったが、いずれも2004年度の財政法により廃止されている。

⁶¹ 当該助成の目的は、①都市圏の交通政策と都市政策との整合、②公共交通機関の近代化及び結節点整備による魅力向上、③排気ガスを排出しない自動車及び自転車の利用促進による都市生活の質の向上の3点であり、助成対象は、調査(特にPDUの策定に係るもの)、専用走行路を有する公共交通機関の整備、既存交通網の近代化(利用者情報提供の充実、安全性向上、バリアフリー対策など)、交通結節施設(交通結節施設、P&R施設等)整備、自転車利用促進対策とされた。PDUに規定された事業が優先して採択されていた。

この2つに替わる形で、現在は、環境グルネル法に基づく予算措置として、同法の目的を達成するために必要となるプロジェクトに対し、個別プロジェクトごとに、AOTUは国と交渉することで資本投資に必要とされる補助金を得ている。

2009年と2010年に成立した一連の環境グルネル法では、2020年における交通部門からの温室効果ガス排出量を20%削減（1990年の水準に戻す）することが目標とされ、地域公共交通の活性化は国の重要施策として位置付けられた。その目標を達成するため、同法では、15年間で軌道系公共交通の総延長を330kmから1,800kmにまで拡大することが規定された。そのための必要となる費用はおよそ180億ユーロと推計され、国は、そのうちの25億ユーロ相当を2020年までに補助金として拠出することも規定されている。この補助金の対象となるプロジェクトは、軌道系公共交通の新設事業である。2008年10月に第1回、2011年2月に第2回のプロジェクトの公募がなされた。1回目のプロジェクト公募においては、国は、38のAOTUにおける52のプロジェクト（延長400km以上）に総額8.1億ユーロの補助金を拠出した。2回目のプロジェクト公募においては、国は、54のAOTUにおける78のプロジェクト（延長622km）に総額5.9億ユーロを補助金として拠出した。

2度の補助金を合計すると、約13億ユーロが国から拠出されたことになる。環境グルネル法で規定されている25億ユーロのうち約12億ユーロが残っていることとなるが、これは2020年までの間に拠出される予定である。

③交通税(Versement Transport:VT)

交通税(VT)は、地方自治体総法典に基づき、都市交通圏内に立地する従業員数9名以上を雇用する個人・法人(行政機関、民間企業等全て)を対象として、従業員に対して支払う給与総額に一定の税率を乗じた額が課税される。公共交通のもたらす利便性に対する受益に着目した地方目的税である。

首都圏の公共交通運営の赤字補填のための国の支出が増大していることに対する地方の国民の不満を解消するために、1971年にパリ圏において導入された。

その後、1973年に人口30万人以上の都市圏にも拡大され、1996年からは人口1万人以上の都市圏における課税も可能となっている。

以上を背景として交通税の目的は以下のとおりとなっている。

- ・交通の質の改善
- ・公共交通に対する費用負担の適正化(自治体や国の負担の一部を企業に転嫁)、パリ圏に対する国の過重な財政負担を解消してそれを地方都市にまわすこと(国の財政支出に関するパリと地方部との不均衡の是正)
- ・マイカーによる通勤交通の発生の抑制
- ・首都圏のオフィスの分散と均衡ある発展

課税の実施や税率はAOTUが決定するが、制限税率が地方自治体総法典に規定されている。首都圏以外の地方圏における制限税率は次表のとおりである。

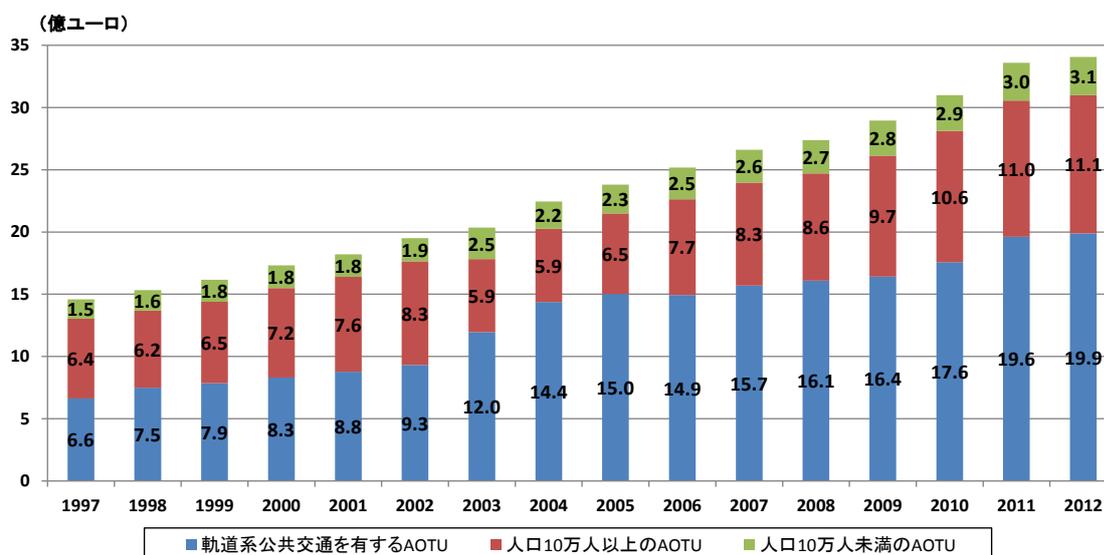
2011年現在、231のAOTUが交通税を徴収している。2011年の交通税の制限税率は以下のとおりであり、都市圏の人口規模及び専用走行路(TCSP)を有する公共交通の有無により異なっている。

表 4-27 交通税の制限税率(2011年)

都市圏人口	要件	標準	EPCIの場合	観光地を含む場合
10万人以上	TCSPあり	1.75%	1.80%	2.00%
	TCSPなし	1.00%	1.05%	1.25%
5～10万人	TCSPあり	0.85%	0.90%	1.10%
	TCSPなし	0.55%	0.60%	0.80%
1～5万人		0.55%	0.60%	0.80%
1万人以下で観光地である コミューンを1つ含む場合		0.55%		

出典：GART (2011), *L'ANNÉE 2011 des transports Urbains*

フランス全土（パリを含むイル・ド・フランス地方圏を除く）の交通税収は、2012年で34.1億ユーロであり、ここ10年間で1.5倍ほど増加している。



出典：Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie (2013), *Les comptes des transports en 2012*

図 4-27 交通税の税収の推移

(2) その他(利用者または事業者に対する減税措置)

1) 利用者(運賃)

租税法典第 279 条に基づき、旅客交通サービスに適用される付加価値税(TVA)は、どの交通モードにおいても、軽減税率(7%)⁶²が適用されている。

⁶² フランスにおける付加価値税率は、標準で 19.6% (2014 年 1 月 1 日以降は 20%)。

2)公共交通事業者

①購入車両

租税法典の第 279 条に基づき、旅客交通サービスを提供するものとして製造された車両には、軽減税率（5%）が適用される。

②燃料税(ディーゼル油)

AOTU との契約に基づいて公共交通サービスを提供している事業者は、税関法典第 265 条に基づき、ディーゼル油に係る燃料税（TICPE：エネルギー産品内国消費税）について、3 年以内に還付を申請することができる（ディーゼル税率は地方圏によって異なるため、申請できる還付額はケースバイケースである）。

4-3 ドイツ

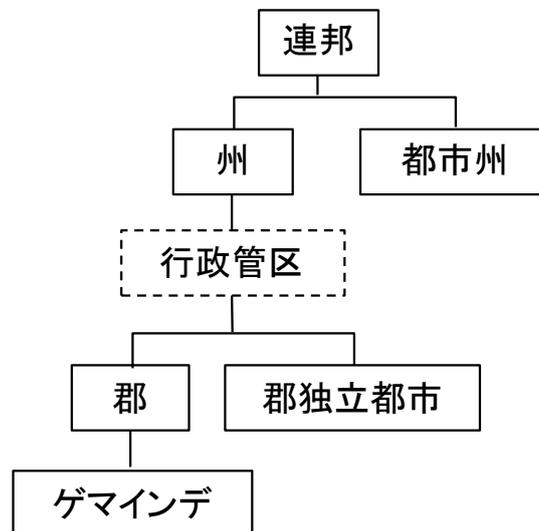
4-3-1 国・地方自治体における地域公共交通の組織形態

(1) 地方行政組織の体系

ドイツ連邦共和国は連邦制をとる国家である。1990年に東西ドイツが再統一され、それまでの11州に、旧東ドイツ地域の5州が加わり、現在では、都市州を含めて16州で構成されている。

地方自治の枠組は連邦基本法で定められ、同法第30条で「国家の権能の行使及び国家の任務の遂行は、基本法に特に規定していない限りにおいて、州の任務である」とし、州の主権とその国家的性格を規定している。州ごとに立法府としての議会があり、法律を持ち、州政府の下で財務省、交通省などの独立した省庁が行政を行っている。

地方自治の構造としては、連邦・州・地方自治体（郡、郡独立都市、ゲマインデ）という構造をとっており（下図参照）、各地方自治体の数は以下の表のとおりである。また、都市州は、首都ベルリンの他、ハンブルクとブレーメンである。



※行政管区は設置していない州の方が多い。

図 4-28 ドイツの行政組織の体系

表 4-28 地方自治体の数(2011年)

単位	数
州	16 (うち都市州 3)
郡独立都市	107
郡	295
ゲマインデ	11,292

出典：Statistisches Bundesamt (2013), *Statistisches Jahrbuch 2012*

(2) 各行政組織の概要

① 州・都市州(Land)

州は連邦政府と同様、立法（州議会）、行政（議院内閣制による州政府）、司法（州

裁判所)の権限を有する。州議長は州民から選出された議員によって選出され、州議会で過半数の議席を獲得した政党の代表者が州の長である州首相となる。

州と連邦政府との権限配分は、基本的に全ての権限を州が有し、連邦政府の権限はドイツ連邦基本法に列挙された事項に限定されている(基本法第30条)。連邦政府の固有権限としては、外交事務、防衛、通貨及び造幣制度、航空行政等に関する立法及び行政執行が挙げられる。

また、都市州(ベルリン、ハンブルク、ブレーメンの3都市)は、都市でありながら州と同格であり、州と同様の権限を有する。

②行政管区(県)(Regierungsbezirk)⁶³

行政管区は行政区または県とも呼ばれ、州内務省の中級官庁として、法律で他の官庁の管轄と規定された以外の分野全ての行政を担当する。また、行政管区は、州下級官庁(郡及び郡独立都市)の監督官庁でもあり、州政府と郡及び郡独立市との間の総合調整を主な任務としている。

この行政管区は、バーデン・ヴュルテンベルク州、バイエルン州、ヘッセン州、ノルトライン・ヴェストファーレン州の4州にのみ設置されており、2012年末時点でその数は19である。

③郡(Landkreis)

郡の役割は2つある。1つは基礎自治体であるゲマインデの連合組織としての役割であり、もう1つはゲマインデの監督を行う州の下級行政機関としての役割である。前者の役割については、単独のゲマインデの行財政能力を超える事務、単独よりも連合組織で実施することが効率的である事務等の処理が挙げられる。州法により各ゲマインデは郡に所属することが定められており、通常、郡には議決機関として郡議会、執行機関としての郡委員会、執行機関であり州の行政事務を処理する首長が置かれている。ただし、郡は独自の財源をほとんど持たず、州からの交付金やゲマインデからの納付金及び手数料等を主な歳入源としている。

④郡独立都市(Kreisfreie Stadt)

郡独立都市は、郡に属さず単独でその地域の行政事務事業を遂行できる比較的大規模な都市である。このため、郡及びゲマインデが行う行政事務を全て行うことになる。どの程度の規模の都市が郡独立都市となるかについては、各州が決定する。

⑤ゲマインデ(Gemeinde)

ゲマインデはドイツの基礎自治体である。

ゲマインデの役割は2つある。1つは最も住民に近いレベルの行政サービスの実施であり、もう1つは州の下級行政機関として行う州からの委託事務の実施である。さらに前者について区分すると、ゲマインデが行うべきとされる義務的事務、ゲマインデの判断によって行う任意的自治事務に分けられる。さらに、ゲマインデが行うべきとされる義務的事務は、義務的自治義務と指示による義務的事務に分けられる。

⁶³ 財団法人自治体国際化協会(2003)『ドイツの地方自治』

- ・義務的自治義務
道路建設管理、都市計画、上下水道、廃棄物処理、消防業務等
- ・指示による義務的事務
公営住宅建設、建築確認、道路交通監視等
- ・任意的自治義務
公営交通・経営、企業誘致、社会福祉施設の設置管理等

⑥ゲマインデ連合(Gemeindeverband)⁶⁴

ゲマインデ連合は、当該事業をゲマインデが単独では遂行し得ない場合や特定の業務に関して単独での処理が非効率であり、共同での処理が効率的である場合、または当該業務が複数のゲマインデや郡にわたる場合に形成される。

このゲマインデ連合の設置にあたり、地方自治体から事務や権限の移行を伴う場合には、法律（地方自治体協力関係法、ゲマインデ法、特別法など）によってその内容が規定される。

(3)地域公共交通政策を実施する組織

①連邦政府

連邦制をとるドイツにおいては、鉄道の地域化や連邦制改革（後述 4-3-2 参照）以降、地域公共交通に関する権限は州政府が有することとなった。このため、連邦交通・デジタルインフラ省（Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur）は、連邦一般鉄道法⁶⁵、連邦旅客輸送法⁶⁶、連邦地域化法⁶⁷などにより、地域公共交通の枠組みを定めるにとどまっている。しかし、後述のように、ドイツにおける地域公共交通については連邦財源による支援が多く行われている。

②州政府

州政府は各州の近距離公共交通法を定め、それにより地域公共交通政策を実施すべき組織を定めている。各州には交通を担当する省が置かれており（名称や交通以外の管轄範囲は様々である）、各州の地域公共交通政策を担当している。

③任務責任者

州法により指定された任務責任者（Aufgabenträger）が実際に公共交通政策に責任を有する。ドイツにおいては、公共旅客近距離交通（ÖPNV）は、鉄道旅客近距離交通（SPNV）と公共道路旅客交通（ÖSPV）に分類され（後述 4-3-2(2)を参照）、それぞれについて異なる任務責任者が複数指定される場合が多い。SPNVについては、州自身が任務責任者となる場合が多く、ÖSPVについては郡や郡独立都市が任務責任者になることが多い。

⁶⁴ 財団法人自治体国際化協会（2003）『ドイツの地方自治』

⁶⁵ Allgemeines Eisenbahngesetz, (AEG)（一般鉄道法）

⁶⁶ Personenbeförderungsgesetz, (PBefG)（旅客輸送法）

⁶⁷ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz, RegG)。（ÖPNVの地域化に関する法律（地域化法））

表 4-29 各州の ÖPNV 任務責任者

州名	SPNV	ÖSPV	根拠法
バーデン・ヴュルテンベルク州	州	郡、郡独立都市、公共交通企業を有するゲマインデ	ÖPNV の計画・組織・形成に関する法律 ⁶⁸ 第 6 条 シュトゥットガルト地域連盟設立法 ⁶⁹ 第 3 条
	シュトゥットガルト地域連盟		
バイエルン州	州	郡、郡独立都市	バイエルン州 ÖPNV 法 ⁷⁰ 第 15 条及び第 8 条
ベルリン州	州		ベルリン州 ÖPNV 法 ⁷¹ 第 3 条
ブランデンブルク州	州	郡、郡独立都市	ブランデンブルク州 ÖPNV 法 ⁷² 第 3 条
ブレーメン州	ブレーメン市、 ブレーマーハーフェン市		ブレーメン州 ÖPNV 法 ⁷³ 第 6 条
ハンブルク州	-		ÖPNV 法なし
ヘッセン州	郡、郡独立都市、人口 5 万人以上のゲマインデ（ただし、SPNV については運輸連合に委託）		ヘッセン州 ÖPNV 法 ⁷⁴ 第 5 条
メクレンブルク・フォアポメルン州	州	郡、郡独立都市	メクレンブルク・フォアポメルン州 ÖPNV 法 ⁷⁵ 第 3 条
ニーダーザクセン州	ハノーファー地域、 ブラウンシュヴァイク大都市圏		ニーダーザクセン州近距離交通法 ⁷⁶ 第 4 条
	州	郡、郡独立都市	
ノルトライン・ヴェストファーレン州	3 つの運輸連合	郡、郡独立都市、公共交通企業を有するゲマインデ	ノルトライン・ヴェストファーレン州 ÖPNV 法 ⁷⁷ 第 3 条
ラインラント・プファルツ州	郡、郡独立都市（ただし、SPNV については目的連盟に委託）		近距離交通 ⁷⁸ 法第 5 条及び第 6 条
ザールラント州	州	郡、ザールブリュッケン都市連盟	ザールラント ÖPNV 法 ⁷⁹ 第 5 条

⁶⁸ Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG)

⁶⁹ Gesetz über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS)

⁷⁰ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)

⁷¹ Gesetz über die Aufgaben und die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Berlin (ÖPNV – Gesetz)

⁷² Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG)

⁷³ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG)

⁷⁴ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG)

⁷⁵ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V)

⁷⁶ Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

⁷⁷ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

⁷⁸ Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG)

⁷⁹ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG)

州名	SPNV	ÖSPV	根拠法
ザクセン州	州	郡、郡独立都市	ザクセン州 ÖPNV 法 ⁸⁰ 第 3 条
ザクセン・アンハルト州	州	郡、郡独立都市	ザクセン・アンハルト州 ÖPNV 法 ⁸¹ 第 4 条
シュレスヴィヒ・ホルシュタイン州	州	郡、郡独立都市、もしくはそれらの目的組合	シュレスヴィヒ・ホルシュタイン州 ÖPNV 法 ⁸² 第 2 条
テューリンゲン州	州	郡、郡独立都市	テューリンゲン州 ÖPNV 法 ⁸³ 第 3 条

ただし、法律上は任務責任者であっても、実際の業務は運輸連合や交通連盟に委託されている場合も多い。例えば、SPNV に関しては、以下のようにほとんどの場合、運輸連合もしくは州の会社組織に任務遂行が委託されている。

表 4-30 各州の SPNV の実際の任務責任者(受託者)

州名	法律上の 任務責任者	実際の任務責任者(受託者)
バーデン・ヴュルテンベルク州	州	バーデン・ヴュルテンベルク近距離交通有限会社 (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH: NVBW)
	シュトゥットガルト地域連盟 ライン・ネッカー 運輸連合	シュトゥットガルト地域連盟 (Verband Region Stuttgart: VRS) ライン・ネッカー運輸連合 (Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH: VRN)
バイエルン州	州	バイエルン鉄道有限会社 (Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH: BEG)
ベルリン州	州	ベルリン・ブランデンブルク運輸連合 (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH: VBB)
ブランデンブルク州	州	
ブレーメン州	州	環境、建設、交通省 (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr)
ハンブルク州		ハンブルク運輸連合 (Hamburger Verkehrsverbund GmbH: HVV)
ヘッセン州	郡、郡独立都市、 人口 5 万以上の ゲマインデ	北ヘッセン運輸連合 (Nordhessischer Verkehrsverbund: NVV) ライン・マイン運輸連合 (Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH: RMV)

⁸⁰ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG)

⁸¹ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA)

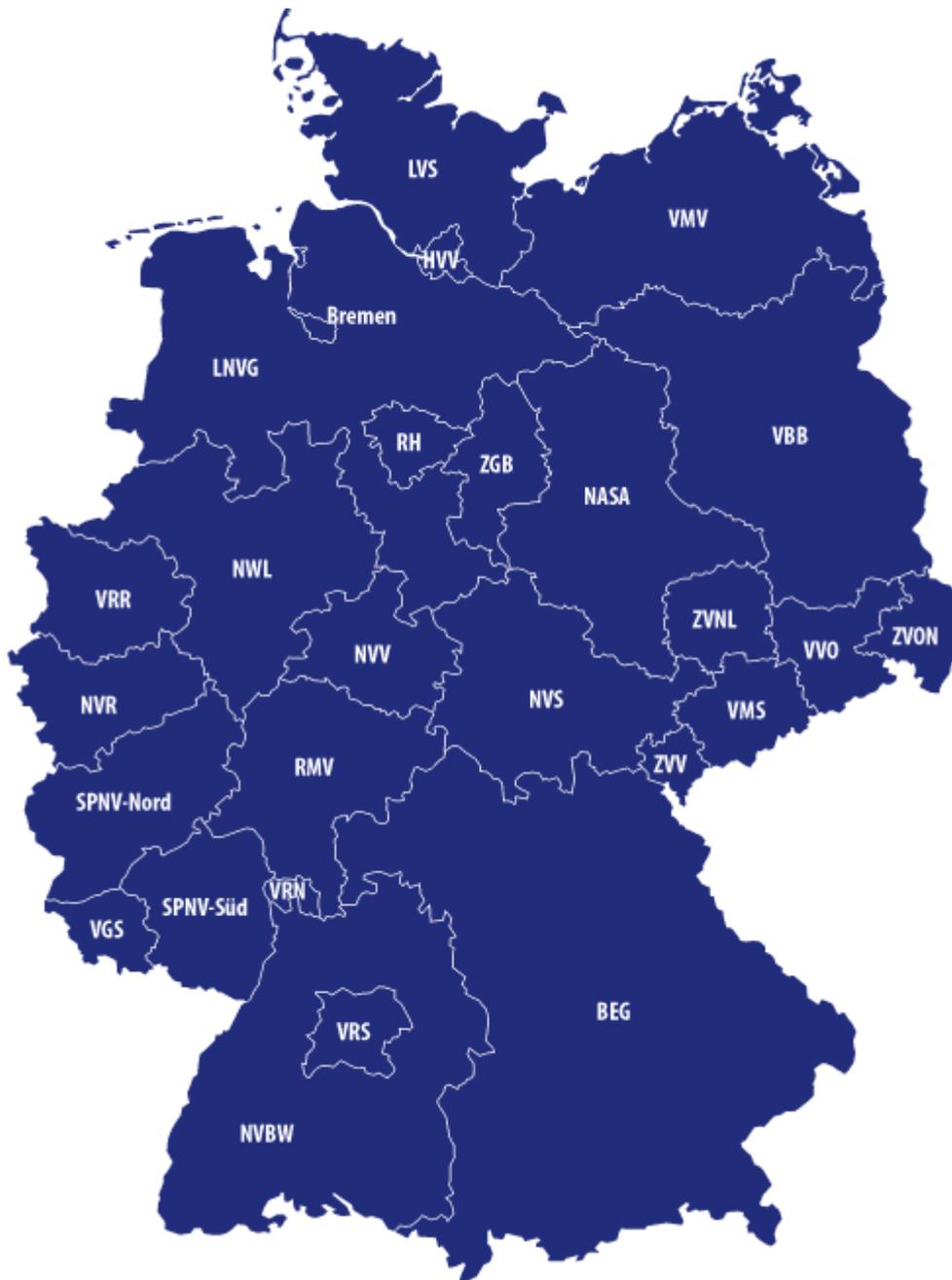
⁸² Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG)

⁸³ Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG)

州名	法律上の 任務責任者	実際の任務責任者（受託者）
メクレンブルク・フォアポメルン州	州	メクレンブルク・フォアポメルン交通会社 （ Verkehrsgesellschaft Meckelnburg-Vorpommern: VMV）
ニーダーザクセン州	州	ニーダーザクセン州交通有限会社 （Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH: LNVG）
	ハノーファー地域、 ブラウンシュヴァイク大都市圏	ハノーファー地域（Region Hannover） ブラウンシュヴァイク大都市圏目的組合 （Zweckverband Großraum Braunschweig: ZGB）
ノルトライン・ヴェストファーレン州	3つの運輸連合	ヴェストファーレン・リップペ近距離交通 （Nahverkehr Westfalen-Lippe: NWL） ライン・ルール運輸連合（Verkehrsverbund Rhein-Rhur AöR） ラインラント近距離交通目的組合（Zweckverband Nahverkehr Rheinland: NVR）
ラインラント・プファルツ州	郡、郡独立都市	北ラインラント・プファルツ SPNV 目的組合 （Zweckverband SchienenPersonenNahverkehr Rheinland-Pfalz Nord: SPNV-Nord） 南ラインラント・プファルツ SPNV 目的組合 （Zweckverband SchienenPersonenNahverkehr Rheinland-Pfalz Süd: SPNV-Süd）
ザールラント州	州	ザール交通管理有限会社 （Verkehrsmanagement-Gesellschaft Saar mbH）
ザクセン州	州	オーバーエルベ運輸連合（Verkehrsverbund Oberelbe GmbH: VVO） ライプチヒ近距離交通地域目的組合 （Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig: ZVNL） フォクトラント ÖPNV 目的組合（Zweckverband ÖPNV Vogtland: ZVV） オーバーラウジッツ・ニーダーシュレージエン運 輸連合目的組合（Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niderschlesien: ZVON） 中部ザクセン運輸連合目的組合（Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen: ZVMS）
ザクセン・アンハルト州	州	ザクセン・アンハルト近距離交通サービス有限会 社（Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt

州名	法律上の 任務責任者	実際の任務責任者（受託者）
		GmbH: NASA)
シュレスヴィ ヒ・ホルシュタ イン州	州	州交通サービス会社（Landesweite Verkehrsservicegesellschaft: LVS)
テューリンゲン 州	州	テューリンゲン交通サービス有限会社 （Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH: NVS)

出典：BAGSPNV ウェブサイトより作成。



出典：BAGSPNV

図 4-29 SPNV の実際の任務責任者(受託者)

4-3-2 地域公共交通の位置付け、歴史的経緯

(1) 地域公共交通政策の変遷

1) 戦前から1960年代以前まで(都市化の進展と地域公共交通の発展)

ドイツの公共旅客近距離交通(ÖPNV)は、19世紀以降の都市化の進展と共に発展した。1839年には、ハンブルクにおいて馬車鉄道会社とハンブルク市のコンセッション契約が結ばれたのをはじめ、ベルリン等でも同様の発展が見られた。また、20世紀に入ると電気鉄道が都市内の公共交通機関として用いられるようになった。

当初、都市の公共交通機関は民間会社と都市政府とのコンセッション契約に基づいて、民間会社により運営されていた。しかし、都市人口の増大に伴う周辺地域への都市の拡大が生じると、それに公共交通のネットワーク形成が追いつかないという事態が生じた。このため、都市政府自らが計画を策定し、公共交通の運営に乗り出すことになった。そのなかで、民間会社によって運営されていた路線を統合する必要性が出てきたため、例えばケルン市では、1900年に市政府が馬車鉄道会社を買収し、路線の電化と拡大を行った。ここから、現在ケルン市において公共交通を担う市政府所有のKVB社が出現することになる。

戦間期には、鉄道の競争からの保護と、各交通モード間への最適な任務の配分を目的として、国家規制と計画経済的な政策が導入された。また、1918年11月革命による行政改革の結果、ベルリン市では市政府が公共交通に大きな影響を及ぼすようになり、1927年には公共交通運営各社を対象に統一運賃が導入された。また、1929年には市政府が所有する会社が公共交通の唯一の担い手となった。ボン市でも同様に、1932年に公共交通の公営化が行われている。現在では都市のÖPNVは都市政府所有の企業により運営されることが多いが、その起源は、都市の拡大に伴い、当初民間企業によって運営されていたÖPNVを都市政府がその管理下に置いたことにある⁸⁴。

2) モータリゼーションの進展から1980年代まで(モータリゼーションの進展と対応)

ドイツでは、1960年代からモータリゼーションの進展、特に自家用車の増大により、道路用地が際限なく拡大されることが問題視され始めた。今日の人々の生活は自動車抜きには考えられないが、自動車交通が際限なく増加した場合には、人々の生活に危険を及ぼすことになる。このため、人々の生活の健全性の維持という観点から、どの交通手段をどの程度優先させるべきか決定する必要性が生じた。このため、1964年に「健全な土地利用と新たな時代の都市開発が必要であるとの観点から、ゲマインデ(地方自治体)における交通状況を改善するためにふさわしい施策はどのようなものであるかを調査するための専門委員会」により、「自治体の交通状況を改善する方策」が連邦議会に答申として提出された。同答申では、自動車が、公共交通及び歩行者や自転車利用者以上に促進されるべきではないこと、連邦、州、ゲマインデは、移動の自由を実現する責任を負っており、公共交通のサービスの向上に努めるべきこと、道路と公共旅客近距離交通の拡充のための投資を長期的、継続的に行えるように財政措置を行うべきことなどが提言された⁸⁵。

⁸⁴ BSU GmbH (2013), *Untersuchung über Grundlagen des Nahverkehrssystems in Deutschland, Bericht*

⁸⁵ Der Bundesminister für Verkehr (1964), *Bericht der Sachverständigenkommission über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, Deutscher Bundestag Drucksache IV/2661*, 29. Oktober 1964 (『ゲマインデにおける交通関係の改

同答申を契機としてドイツにおいては地域公共交通が重視されるようになったと言われている。連邦政府は、1971年にゲマインデ交通財政法⁸⁶（GVFG）を制定し、1967年より実施していたゲマインデの交通インフラ整備に対する助成の法的裏付けを行った。助成の財源は、自動車燃料や事業所で使用される石油類を課税対象とした鉱油税である。モータリゼーションが急速に進展していた当時、①相対的に遅れていた都市内の道路整備を進め広域道路網とネットワーク化することにより円滑な道路交通を実現することが求められたこと、②道路混雑が公共交通の運行の障害になり、地下化や専用化が求められたが、自治体に十分な資金がなかったこと、③税収が伸びていた鉱油税の将来性が着目されたことなどが背景として挙げられる。ドイツにおける連邦政府及び州政府の本来の役割分担からすると、許可手続きなどの基本的な制度を除き、都市内交通の整備や運営は州政府の役割であったが、インフラ投資の重要性を勘案して、連邦政府が州政府を通じて交通事業に助成を行うこととなった。この法制度及び法に基づく連邦助成制度により、ゲマインデが、街路整備や公共交通機関の近代化に本格的に取り組むこととなった。また、このような交通に関する財源を通じた連邦政府、州政府、ゲマインデの関係をベースとして、1973年には連邦が権限を有する長距離の交通路（アウトバーン及び連邦道路、鉄道、連邦水路）を対象とした最初の長期投資計画である「連邦交通路計画」が連邦政府によって策定され、「連邦交通路計画」を頂点とした計画体系が形成された。

このように公共交通機関の役割が再確認されるなかで、1965年にはハンブルクにおいて、交通事業者間の共同組織としての運輸連合が初めて結成された。これにより、一元化された運賃体系の下で、一枚の乗車券で、相互に有機的に結ばれた交通機関の利用が可能となるような状況の創出が目指され、連邦鉄道（現ドイツ鉄道）、ハンブルク市や周辺ゲマインデで活動を行う交通事業者が提携関係を築くことになった。これに続き、1970年代には当時の西ドイツの5つの大都市圏（ハノーファー、ミュンヘン、フランクフルト、シュトゥットガルト、ライン・ルール地方）において、運輸連合が結成された。さらに、1980年代にも5つの都市圏（レーゲンスブルク、アウグスブルク、ライン・ジーク地方、ニュルンベルク、ライン・ネッカー地方）でも同様の動きが見られた。

3)ドイツ再統一以降(分権化による州の役割の増大及び運輸連合の発展)

1993年には、ドイツ統一後の鉄道改革（西ドイツの連邦鉄道、東ドイツの国営鉄道（Reichsbahn）の統合及び、統合されたドイツ鉄道の株式会社化等）を背景として、鉄道旅客近距離交通（SPNV）の権限を財源と共に連邦から州へ移管することなどを内容とした連邦地域化法が制定された。SPNV以外の公共旅客近距離交通（すなわちÖSPV（後述参照））は元々州の管轄下にあったため、地域化法により、公共旅客近距離交通（ÖPNV）は全て州が管轄することになった。同法では、①ÖPNVを通じた住民への交通サービスの十分な提供がなされるべきこと、またその任務を負う機関は州法により定められるべきこと、②ÖPNVの定義、③ÖPNVの計画、組織、財務の権

善のための施策実行に関する調査委員会報告書』（1964年10月29日）

⁸⁶ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG) (ゲマインデの交通関係改善のための連邦財政補助に関する法律 (ゲマインデ交通財政法))

限を一本化することを定めている。同法は 1996 年に施行され、これに伴い各州政府は、各州内での ÖPNV (SPNV 及び ÖSPV) の運営に責任を負う任務責任者や ÖPNV に関係する計画である近距離交通計画等に関して詳細を定めた州 ÖPNV 法を制定した。

この動きを受けて、1980 年代までは主に大都市圏に限定されていた運輸連合が、1994 年から 2002 年までの期間を中心として、それ以外の地域でも新たに結成された。その結果、今日のドイツでは、全土で 60 あまりの運輸連合やこれに準ずる組織が活動している⁸⁷。

また、2005 年から本格的に行われた連邦制改革も ÖPNV に影響を与えている。ドイツでは、かねてより連邦と州の権限が複雑に絡み合い、特に立法と財政の領域において、意思決定の効率性や責任の明確性が阻害されているとの問題が指摘されてきた。2005 年 9 月の総選挙の結果、キリスト教民主同盟 (CDU)、キリスト教社会同盟 (CSU)、社会民主党 (SPD) の大連立政権が誕生し、連邦制改革が行われ、連邦基本法が改定された。この結果、連邦と州の立法権限の再編が行われ、財政関係においても、連邦と州の間の権限の錯綜の解消及び活動の自立性を指向した改定がなされた⁸⁸。特に、連邦から州への財政援助の要件の厳格化 (第 104b 条) により、それまで ÖPNV において連邦から州への財政援助を行う上で重要な法律・制度であった GVFG が改定され、解消法⁸⁹が 2006 年に制定された。この結果、州は 2007 年から 2013 年までは一定金額の補助金が交付され、またその目的も従前のおりゲマインデにおける交通関係の改善に用いられるものとされたが、2014 年から 2019 年までについては、従前の額の補助金が交付されるものの、用途は特定されないこととなった。

一方で、ドイツは EU 加盟国として EU 域内のサービス自由化という EU 政策に対応することも求められている。具体的には、①交通における計画・資金調達部門と、運行実施部門の分離、②交通サービスを市場の競争に委ねる部分と公益性により公的部門が委託契約等により実施すべき部分との分離⁹⁰が求められており、現在、ドイツ国内では、地方分権に続く交通制度のさらなる改革が行われている。

また、ドイツでは今後は既存インフラの修繕費用の増加が見込まれており、財源をどのように確保するかに関する議論の必要性が認識されている⁹¹。

(2) 現在の地位公共交通の概況と地域公共交通維持・活性化政策の位置付け

1) 旅客交通に関するデータ

① 旅客交通の交通機関分担率

1950 年当時は、鉄道、バス・トラム、自動車はそれぞれ 30%程度でほぼ同水準であった。1950 年以降、自動車の分担率が急上昇し 1980 年代以降は 80%を超えて推移している。一方、バス・トラム、鉄道等の公共交通の分担率は約 8%程度まで減少した。1990 年代後半以降は横ばいで推移している。

⁸⁷ 土方まりこ (2010) 「ドイツの地域交通における運輸連合の展開とその意義」運輸調査局『運輸と経済』第 70 巻第 8 号、pp. 85-95

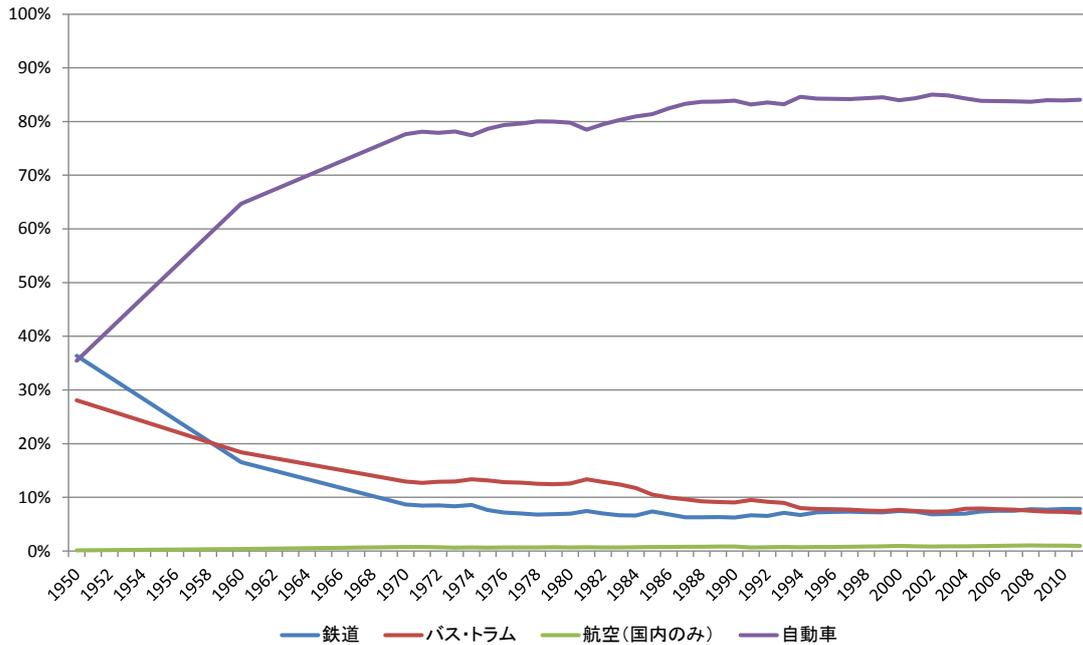
⁸⁸ 山口和人 (2010) 「ドイツの第二次連邦制改革 (連邦と州の財政関係) (1) —基本法の改正」国立国会図書館調査及び立法考査局『外国の立法』243、pp. 3-18

⁸⁹ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz, EntflechtG) (共同任務及び財政支援の解消に関する法律、解消法)

⁹⁰ 公的部門の関与による市場の閉鎖性を排除するために制定された EC 理事会規則 ((EEC) No1191/69)。現在は、その後継規則である EU 規則 (EC) 1370/2007 が施行されている。

⁹¹ ドイツ連邦交通省・デジタルインフラストラクチャー省ヒアリング (2014.2.14) より

人キロベース



出典：Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, *Verkehr in Zahlen*, 1991, 2007/2008, 2012/2013

図 4-30 旅客交通の交通機関分担率

②地域公共交通の整備状況

ドイツにおいては、2009年には、路線延長約 5,000km の鉄軌道交通、及び約 63 万 km のバス路線が整備されている。

表 4-31 地域公共交通機関の路線延長の推移

単位：km

	1980	1985	1990	1995	2000	2009
S バーン	325	425	588	854	1,470	5,083
路面電車	1,603	1,477	1,309	2,077	3,806	
トロリーバス	58	40	40	97	116	不明
バス	413,100	393,900	503,600	717,500	891,700	628,300

出典：Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, *Verkehr in Zahlen*, 1991, 2007/2008, 2012/2013

2)現在の地域公共交通維持・活性化政策の位置付け

連邦地域化法第 1 条には、「住民に公共近距離旅客交通の輸送サービスを確実に提供することは、給付行政 (Daseinsvorsorge) の任務である」と規定され、公共交通サービスを提供することは基礎的な行政サービスの一環として捉えられている。

なお、路面電車やバスなどの都市内公共交通機関を運営する事業者の大半は地方自治体 (郡またはゲマインデ) が設立した公営企業であり、地方自治体 (または、その意思決定機関としての議会) のコントロール下に置かれている。

①ドイツにおける近距離旅客公共交通等の分類

a. 公共旅客近距離交通(ÖPNV)

公共旅客近距離交通の定義は連邦地域化法第 2 条、連邦旅客輸送法第 8 条、一般鉄道法第 2 条などに示されている。ここでは、連邦地域化法第 2 条を例示する⁹²。

連邦地域化法(1993 年)

第 2 条 概念規定

この法律において公共旅客近距離交通とは、路線輸送を行っている交通機関による一般の人々が利用可能な旅客輸送のうち、主として都市交通、都市周辺交通、及び地域交通の需要を満たすものを意味する。区別が困難な場合には、おおむね一つの輸送機関の一回の旅行距離が 50km 以下のもの、もしくは総旅行時間が 1 時間を超えないものとする。

b. 鉄道近距離旅客交通及び道路旅客交通

公共旅客近距離交通は、以下の二つに分類することができる。すなわち、鉄道近距離旅客交通 (Schienenpersonennahverkehr : SPNV) と、公共道路旅客交通 (Öffentlicher Straßenpersonenverkehr : ÖSPV) である。前者に関する連邦法は連邦一般鉄道法であり、後者に関する連邦法は旅客輸送法である。

一般鉄道法によると、SPNV の定義は以下のとおりである。

連邦一般鉄道法(1993 年)

第 2 条 概念規定

(5) 鉄道近距離旅客交通 (SPNV) とは、一般の人々が利用可能な列車による旅客輸送であり、主として都市交通、都市周辺交通、及び地域交通の需要を満たすものである。区別が困難な場合には、おおむね一つの輸送機関の一回の旅行距離 50km 以下のもの、もしくは総旅行時間が 1 時間を超えないものとする。

ÖSPV を規制する連邦法は連邦旅客輸送法である。同法は以下の交通手段を対象とし、それぞれの交通手段については以下のように説明している。

連邦旅客輸送法(1961 年)

第 1 条 適用範囲

(1) 本法の規定は、路面電車、トロリーバス、及び自動車による金銭を対価としたもしくは営利的な旅客輸送を対象とする。

[中略]

第 4 条 路面電車、トロリーバス、自動車

(1) 路面電車とは、以下のような軌道交通である

1. 公道という交通空間で利用され、その建設及び運営に係る施設及びその運

⁹² 法律名の右に記された年はその法律が制定された年、訳出した条文は現行のものである。

- 営方法が道路交通の性質に適合したもの、もしくは、
2. 特殊な路盤を有し、運営方法が上記 1 に示された列車と同一もしくは類似のもの
- であり、都市内もしくは近隣での旅客輸送に主として用いられるもの。
- (2) 路面電車には、山岳列車もしくはロープウェイ以外の高架鉄道、地下鉄、モノレールもしくは類似の特殊な建設方法による軌道交通で、都市内もしくは近隣での旅客輸送に主として用いられるものが含まれる。
- (3) 本法におけるトロリーバスとは、電気で駆動され、軌条には拘束されない道路車両であり、架線から駆動エネルギーを取り入れるものを意味する。
- (4) 本法における自動車とは、自らの駆動力により移動し、軌条もしくは架線に拘束されない道路車両であり、また以下のように分類される、
1. 乗用車：その構造及び装備から 9 人を超える旅客（運転手を含む）を輸送できない車両、
 2. バス：その構造及び装備から 9 人を超える旅客（運転手を含む）を輸送できる車両、
 3. 貨物車：その構造及び装備から貨物の輸送に供される車両。

c. タクシー等

タクシー等は、通常は ÖPNV に含まれないが、連邦旅客輸送法第 8 条 (2) に基づき、同法第 8 条 (1) の交通機関を補完する場合には、ÖPNV に含める。なお、同法第 8 条 (1) の内容は、連邦地域化法第 2 条の内容と同一である。

連邦旅客輸送法(1961 年)

第 8 条 公共旅客近距離交通における交通サービスの促進と交通利害の調整

- (1) この法律において公共旅客近距離交通とは、路線輸送を行っている交通機関による一般の人々が利用可能な旅客輸送のうち、主として都市交通、都市周辺交通、及び地域交通の需要を満たすものを意味する。区別が困難な場合には、おおむね一つの輸送機関の一回の旅行距離が 50km 以下のもの、もしくは総旅行時間が 1 時間を超えないものとする。
- (2) タクシーもしくはレンタカーも、第 1 項に述べられた交通を代替、補完もしくは緻密化する場合には、公共旅客近距離交通にあたる。

d. まとめ

上記 a から c をまとめると、下表のとおりになる。

表 4-32 ドイツにおける公共交通等の分類

交通手段	鉄道	路面電車 (地下鉄等を含む)	バス	トロリーバス	タクシー その他
法律	一般鉄道法	旅客輸送法			
分類	長距離 鉄道	ÖPNV (公共旅客近距離交通) (ただし、いずれの交通手段についても、①路線交通 であること、②輸送距離がおおむね 50km 未満もしくは輸送時間がおおむね 1 時間未満であることが条件である。そのため、長距離バス等は含まれない)			PBefG 第 8 条 (1) に該当する交通を代替・補完する場合は ÖPNV に含まれる。
		SPNV (鉄道旅客近距離交通、S バーンを含む)	ÖSPV (公共道路旅客交通)		

②SPNV

先述のとおり、ドイツでは SPNV を含む ÖPNV の提供は行政の基本的なサービスであるとみなされており、行政は十分に供給されている状態を確保することに対して責任を負っている。

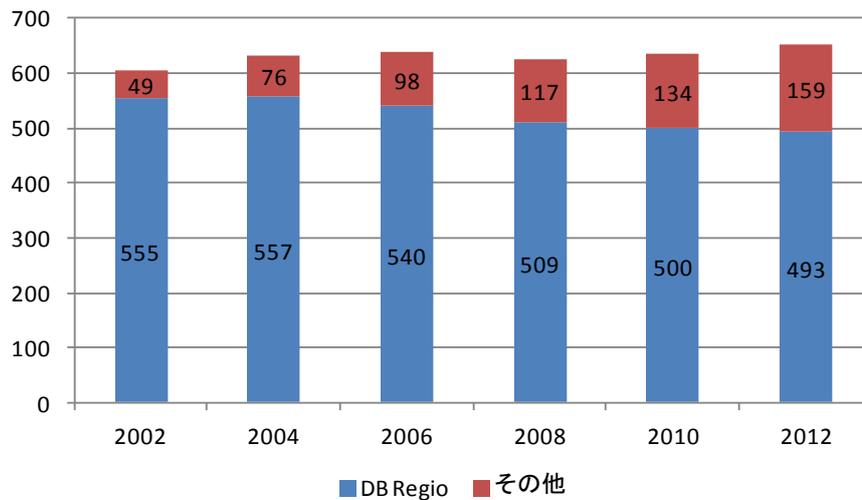
連邦地域化法(1993年)	
第1条	公共の任務、責任
(1)	住民に対して ÖPNV を十分に提供することは、給付行政 (Daseinvorsorge) の任務である。
(2)	この任務を担う官庁については、州法により決定される。

このため、ÖPNV の建設・維持管理・運営には、公的資金も投入されている。例えば、SPNV について 2012 年の数値をみると、公的資金が約 58 億ユーロ、運賃収入が約 38 億ユーロとなっている。また支出についてみれば、約 29 億ユーロがインフラストラクチャに、約 7 億ユーロが駅施設に、約 60 億ユーロが運営者に支出されている⁹³。

実際に SPNV サービスを供給しているのは、SPNV の供給に責任を負う行政官庁(任務責任者、(Aufgabenträger)) と契約を交わした鉄道事業者である。以前は、ドイツ鉄道株式会社(国が 100% 所有)の子会社である DB Regio 株式会社以外に SPNV サービスを供給できる会社が実質的に存在しなかったが、近年、民間の会社の割合も増加している。輸送量(列車キロ)でみた場合、2002 年には DB Regio が輸送量の 92% を占めていたのに対し、2012 年には 75% となっている。

⁹³ BAGSPNV (2013), *Marktreport SPNV: Ein Lagebericht zum Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr 2013* (SPNV 連盟 (2013) 『市場報告書』)

単位：百万車両キロ



出典：BAGSPNV (2013), *Marktreport SPNV: Ein Lagebericht zum Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr 2013*

図 4-31 SPNVにおけるDB Regioとその他各社の輸送量

③ÖSPV

先述のように、1960年代半ば以降、ドイツでは公共交通を重視し、行政が関与してその維持・発展を図っていくようになった。そのきっかけとなったのが、「ゲマインデの交通状況を改善する方針」（1964年）である。ドイツにおいて主にゲマインデにより運営される公共交通は、ÖSPVである。そこに見られる公共交通に対する基本的な考え方については以下のとおりである。

「ゲマインデの交通状況を改善する方策」⁹⁴における「ゲマインデにおける交通に関する基本的な考え方」の概要⁹⁵

- ・交通の問題は、現代経済の構造変化及び今日の社会の居住形態の変化をも反映しているため、交通分野でのみ解決できるものではない。
- ・今日の生活は、自動車交通なしには考えることはできないが、無制限な交通の拡大は人々の生活を危険にさらす可能性がある。これに対して、健全な生活環境の保全が最も優先されるべきである。自家用車と公共近距離交通のどちらを優先すべきかは、このような観点から決定されるべきである。
- ・交通施設の拡充は、多くの場合、都市再開発と結びついており、両者は相互に一致していなければならない。「自動車志向」の都市とは、自動車の要求にのみ従った都市ではなく、自動車交通の促進と可能性を、全体として健全な都市の総体のなかに組み込んだ都市である。

⁹⁴ Der Bundesminister für Verkehr (1964), *Bericht der Sachverständigenkommission über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden*, Deutscher Bundestag Drucksache IV/2661, 29. Oktober 1964

⁹⁵ 同答申をもとに作成。

- ・その実現のためには、今日の生活において必要不可欠な交通の可能性を住民全体が利用できるようにする必要がある。このためには、自動車、公共交通、及び歩行者や自転車利用者以上に促進されるべきではない。
- ・計画に関しては、交通のみを対象とした計画が必要である。ゲマインデはその領域に関して計画を策定すべきであり、また、居住、経済、交通を考慮した地域計画は、新たな方向性を示すことになるであろう。また、枠組み的な計画は、都市開発計画との統一性を考慮し、また道路だけに配慮するのではなく自治体の交通に必要な公共交通施設も含んだ場合に、ゲマインデの交通状況を改善することができるであろう。
- ・連邦、州、ゲマインデはまた、移動の自由を実現する責任を負っており、それは、道路や駐車場の建設だけではなく、交通安全の向上や、公共交通のサービスの向上にも関係している。
- ・財政に関しては、とりわけ道路と公共旅客近距離交通の拡充のための投資を、長期にわたって継続的に行うことができるようにしなければならない。

また、現在 ÖSPV について定めている連邦旅客輸送法においても、連邦地域化法と同様に、ÖPNV の交通サービスを提供することは行政の義務であることが確認されている。

連邦旅客輸送法(1961年)

第8条 公共の任務、責任

- (1) 本法の意味における ÖPNV とは、路面電車、乗り合いバス、および自動車の路線輸送による一般の人々が利用可能な旅客輸送のうち、主として都市交通、都市周辺交通、及び地域交通の需要を満たすものを意味する。
- (3) 住民に対して ÖPNV の交通サービスを十分に提供することは、州により指定された官庁（任務責任者）の責任である。〔以下略〕

4-3-3 交通に関する計画のあり方

ドイツにおいては、連邦政府は交通に関して『連邦交通路計画』を定めている。これは、長距離交通のための道路、鉄道、内陸水運を対象とした総合交通計画である。連邦交通路計画では、輸送需要の予測と既存インフラの査定の双方の結果に基づき、優先的に実施すべきと判断したプロジェクトが列挙される。その際、それぞれのプロジェクトについては各州やドイツ鉄道が作成し、連邦が費用/便益評価などに基づき、プロジェクトを選択する⁹⁶。この計画は、10～15年に渡って連邦の交通投資を規律する基盤となる。現行の計画は2003年に策定され、2015年を目途に改定が進められている。

しかし、連邦交通路計画は連邦が権限を有する長距離交通及び連邦からの補助を受けるプロジェクト（ÖPNVの分野では、後述のGVFG連邦プロジェクト等、後述）のための計画であるため、州が権限を有するÖPNVを全面的に対象としたものではない。そこで、以下ではÖPNVについて権限を有する州の政策・計画を扱う。事例として取り上げるのは、ノルトライン・ヴェストファーレン州（Land Nordrhein Westfalen：NRW州）である。同州は、オランダやベルギーと国境を接するドイツ北西部の州である。その人口はドイツ各州のなかでは一番多く、約1780万人（2011年末）であり、ドイツの総人口の21.8%を占める。また、州都のデュッセルドルフをはじめ、ケルン、ドルトムント、エッセン、ボンなどの大都市を多く抱える州でもあり、地域公共交通が果たす役割も大きいと考えられる。

(1) 総合交通計画

NRW州においては、近年、様々な交通手段間の最適な相互連携が必要であることが認識されており、アウトバーンと鉄道が相互に競争するような形で強化されるのは望ましくないと認識されている。このため、NRW州では、様々な交通モードに関する計画を統合し、「総合交通計画」（Integrierte Gesamtverkehrsplanung：IGVP）を導入した。

IGVPの策定は、州交通省の責任であり、また州交通省がそのために必要な目標設定、基礎的調査、関係者の協議の場の設定などを行う。IGVP策定のために、州交通省は広範な調査の委託及び計画策定プロセスを遂行した。また、自治体（郡、ゲマインデ）や、各種団体の代表者、公的機関の代表者、専門家も参加した会議が6回にわたって開催された⁹⁷。

現行のIGVPは、2000年のモビリティ調査及びインフラに関する調査等に基づきモデルを作成し、2015年までの交通需要を予測したものである。対象とされるインフラは、道路、鉄道であるが、需要予測に際しては水路、空路、自転車・徒歩などについても考慮されている。この需要予測に基づいて、各分野の需要計画及び投資計画が策定される⁹⁸。ここに含まれるプロジェクトは、ÖPNV分野の場合、州と任務責任者が協議して決定する。

⁹⁶ 土方まりこ（2013）「ドイツにおける次期総合交通整備計画をめぐる動向」運輸調査局『運輸と経済第』72巻第11号、pp. 92-93

⁹⁷ Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen（2009），*Evaluierungsbericht der Landesregierung zum Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung*（NRW州建設・交通省『IGVP法に関する州政府の評価報告書』）。

⁹⁸ NRW州建設・交通省『IGVP法に関する州政府の評価報告書』

(2) 公共旅客近距離交通法(NRW 州、2008 年 1 月)に定められた計画体系

① 鉄道旅客近距離交通(SPNU)に係る計画

a. 公共旅客近距離交通需要計画(ÖPNV-Bedarfsplan)

NRW 州公共近距離旅客交通法(ÖPNVG-NRW) 第 7 条に基づいて策定される軌道系 ÖPNV インフラの整備需要を定めた長期計画であり、SPNU 及び広域的な影響を及ぼしうる都市内鉄道(LRT、トラム、地下鉄)を対象としている。SPNU に関して、州は公共旅客近距離交通法(NRW 州) 第 7 条(1) 及び(4)に基づき、SPNU の任務責任者(Aufgabenträger)である州内の 3 つの目的組合及び州議会交通委員会との合意の下に、SPNU のネットワークを決定する。さらに、これらのネットワークについて、運行頻度、停車駅、サービスの質(バリアフリー化、遅延・運休に関する基準、徐行区間の改善等)についても決定する。それに基づき、州は州議会交通委員会との合意の下に公共旅客近距離交通需要計画を策定する⁹⁹。同計画は、鉄道インフラストラクチャの拡充・新設の長期的計画であり、GVFG 資金(「公共旅客近距離交通に対する補助金」において後述)により補助される 300 万ユーロ以上のプロジェクトが含まれる。

b. NRW 州建設・住宅・都市開発・交通省により公表された公共旅客近距離交通インフラストラクチャ資金計画¹⁰⁰(ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan)

州は、公共旅客近距離交通需要計画をもとに、公共旅客近距離交通法(NRW 州) 第 7 条(2)に基づき、公共旅客近距離交通インフラストラクチャ資金計画を策定する。同計画は、公共旅客近距離交通需要計画と同様に、全ての ÖPNV を対象としたものであり、中期的に資金を配分するプロジェクトを列挙している。同計画には以下のプロジェクトが含まれる。

- ・補助対象が 300 万ユーロ以上のプロジェクト(公共旅客近距離交通法(NRW 州) 第 7 条に基づく)、
- ・第 2 次鉄道駅近代化計画¹⁰¹に含まれるプロジェクト、
- ・「NRW 州における交通インフラストラクチャの品質の改善のための SPNU 施策の実現と資金調達に関する枠組み合意」¹⁰²(SPNU 枠組み合意)に含まれるプロジェクト、
- ・公共旅客近距離交通法第 13 条によるその他のプロジェクト。

同計画には、約 240 のプロジェクトについて、プロジェクトの主体、プロジェクト

⁹⁹ 現行の計画は、1998 年に策定され、2015 年までを計画対象期間としているが、公共旅客近距離交通法(NRW 州) 第 7 条(1)によれば、需要に応じて交通省が州議会交通委員会の同意を得て改定することとされている。

¹⁰⁰ ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan Bek. d. Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr – II B 2-20-15/7 – v. 10.10.2013 (公共旅客近距離交通インフラストラクチャ資金計画、NRW 州建設・住宅・都市開発及び交通省通達 II B 2-20-15/7、2013 年 10 月 10 日)。また、現行の計画が策定されたのは 2008 年であるが、需要計画と同様に需要に応じて順次改定がなされる(公共旅客近距離交通法(NRW 州) 第 7 条)。

¹⁰¹ Vorhaben der Bahnhofsmodernisierungsoffensive 2. NRW 州、ドイツ鉄道、SPNU の任務責任者が合意した計画で、ÖPNV の利用の改善、とりわけモビリティに障害がある人の ÖPNV の利用の改善を目的としている。2008 年に合意がなされ、NRW 州内の 108 の駅において改善がなされる予定である(2014/15 年度まで)。

¹⁰² NRW 州とドイツ鉄道の間で 2010 年に結ばれた合意。

の簡単な内容、開始年、総予算、補助対象金額、これまでの支払額が列挙されている。またプロジェクトは A 部（約 200 プロジェクト）と B 部（約 40 プロジェクト）に分けられている。A 部に含まれるプロジェクトは、中期的な財政のなかで予算が利用可能な見込みのものである。B 部に記載されたプロジェクトは、A 部に記載されたプロジェクトの次に、あるいは A 部に記載されたプロジェクトが実行不可能となった場合にその代替として実行される可能性のあるプロジェクトである。

c. SPNV 任務責任者による近距離交通計画 (NVP)

SPNV の任務責任者は、州内に 3 つ設置された目的組合（ライン・ルール運輸連合、ラインラント近距離交通目的組合、ヴェストファーレン・リッペ近距離交通目的団体）である¹⁰³。この 3 つの目的組合の管轄地域は、下図のとおりである。

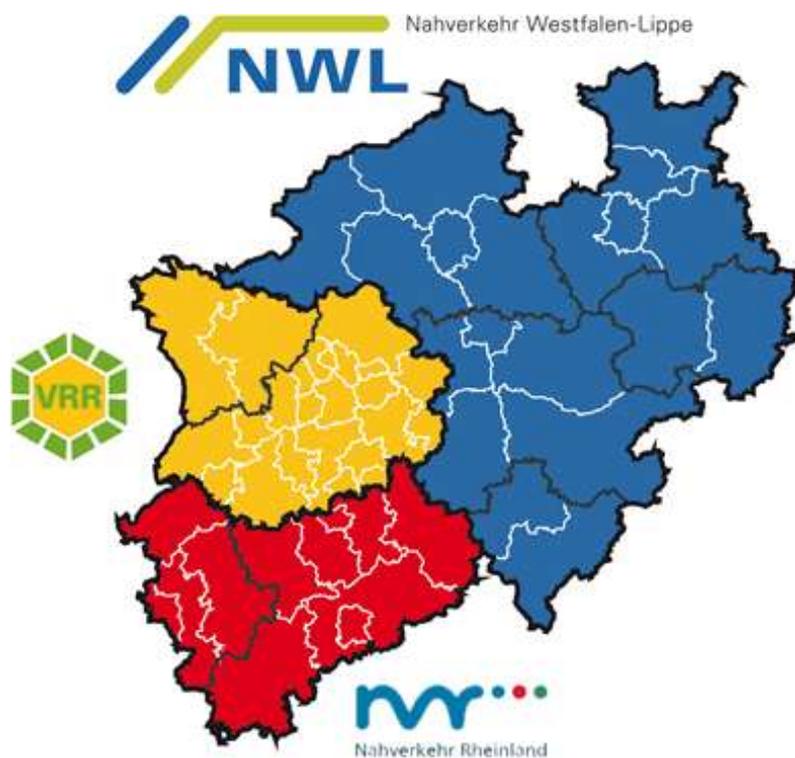


図 4-32 ヴェストファーレン・リッペ交通目的団体 (NWL)、ライン・ルール運輸連合 (VRR)、ラインラント近距離交通目的組合 (NVR)

目的組合は任務責任者として、連邦旅客輸送法第 8 条及び公共旅客近距離交通法 (NRW 州) 第 8 条に基づき、住民に十分な交通サービスを提供するため、SPNV の計画、組織化、及び企画・体制の構築を行わなくてはならない。この任務の一環として、NVP を策定しなくてはならないが、同計画には以下のような内容が含まれる¹⁰⁴。

- ・提供すべき交通サービスの量と質

¹⁰³ 連邦地域化法及び連邦旅客輸送法により、SPNV の任務責任者は州が指定することになっている。

NRW 州においては、公共旅客近距離交通法第 3 条 (NRW 州) に基づき、当該目的組合が任務責任者となっている。

¹⁰⁴ 連邦旅客輸送法第 8 条 (3)。

- ・交通サービスの環境への配慮
- ・複数交通手段間のサービスの統合

具体例として VRR の NVP（2012 年）の目次を以下に示す。なお、VRR 等上記 3 団体は、SPNV の任務責任者であると同時に、ÖSPV に関しても傘下の交通連盟を統合する役割を担っているため、NVP には ÖPNV 全般に関する施策が含まれる。

VRR の NVP(2012 年)の目次構成

序言

第 1 章 VRR にとっての近距離交通計画（NVP）の意味と機能

- 1.1 VRR 法的義務としての NVP
- 1.2 VRR の ÖPNV に関する枠組み、挑戦、及び目標

第 2 章 ÖPNV の協調に関する領域

- 2.1 既存の共通運賃の促進
- 2.2 領域を超えた共通運賃の形成
- 2.3 ÖPNV における協調的な交通サービスの創造
- 2.4 統一的なサービス条件、生産及び品質に関する基準、旅客情報システム及び運営システム、及び広範なマーケティング
- 2.5 共通運賃の決定に関して該当する規制の受け入れによる、適切な顧客の権利の形成
- 2.6 その他のテーマ

第 3 章 SPNV に関する領域（年次報告書）

- 3.1 法的枠組み/ドイツ鉄道との契約状況
- 3.2 委託手続
- 3.3 ライン・ルール・エクスプレス（RRX）の実現
- 3.4 サービス提供に関する計画
- 3.5 計画施策
- 3.6 路線ごとの計画
- 3.7 SPNV における品質

②ÖSPV(地下鉄、トラム、モノレール、バス等)に係る計画

（任務責任者による近距離交通計画(NVP)¹⁰⁵）

地下鉄、トラム、モノレール、バス等の ÖSPV の任務責任者は、郡、郡独立都市、もしくは郡に属してはいるが自らの交通企業を有する一定規模の都市である。また、条件を満たせば、郡に属する自治体あるいは目的組合も任務責任者となりうる。

以上の諸団体は任務責任者として、連邦旅客輸送法第 8 条及び公共旅客近距離交通法（NRW 州）第 8 条に基づき、住民に十分な交通サービスを提供するため、ÖPNV の計画、組織化、及び企画・体制の構築を行わなくてはならない。この任務の一環として、NVP を策定しなくてはならない。NVP は、ÖPNV の確保と改善を目的とした

¹⁰⁵ 公共旅客近距離交通法（NRW 州）第 9 条

ものであり、現状と今後の計画に基づく居住構造並びに交通状況、交通予測をもとに、交通発展の目標、サービス提供や資金調達、投資計画の枠組みを定めるものである。具体的には、重要な交通結節点における運行時間、運行頻度、ルート of 最低基準、十分な交通を供給するために必要な人員、ÖPNV に用いられる車両の設備に関する基準が定められる。また、投資に関しては、必要な投資額が明示されねばならず、さらに、共通運賃の構造や今後の発展についても定められる。

NVP 策定に際しては、当該 NVP から影響を受ける地方自治体（郡、ゲマインデ）との協議が行われる。また、郡に属する都市もしくはゲマインデが任務責任者の場合は、NVP 策定に際して、都市及びゲマインデからの合意を得なくてはならない。また近隣の郡や郡独立都市との調整もなされる。さらに、実際に ÖPNV を運営する企業は策定に参加することが定められている¹⁰⁶。

(3) 公共旅客近距離交通需要/インフラ資金計画や NVP の住民参加プロセス

公共旅客近距離交通需要/インフラ資金計画や NVP の住民参加プロセスについて、公共旅客近距離交通法（NRW 州）には規定がない。ただし、軌道の新設等の個別プロジェクトを行う際に、土地利用計画の変更を伴う場合には、連邦建設法典第 3 条に定められた住民参加に関する規定に従い、住民には土地利用計画の変更に関して意見表明、議論を行う機会が与えられる¹⁰⁷。

建設法典(1960 年)	
第 3 条 住民の参加	
(1) 住民は可能な限り早い時期に、計画の一般的な目標及び目的、領域の新たな形成もしくは発展とみなされる本質的に異なる解決策、及び計画から予測される影響について、公的に情報を知らされ、それに対して意見を表明し議論を行う機会を与えられる。〔以下略〕	

また、独自の住民参加プロセスを取り入れている例もある¹⁰⁸。さらに、各州の公共旅客近距離交通法においても、NVP の策定の際に一般住民の参加を義務付けているものは存在しない。しかし、連邦旅客運送法では第 8 条 (3) において交通運営者の参加を求めている。また、多くの州では関連する行政部門や交通運営者の参加や意見聴取を義務付けている。

表 4-33 各州 NVP 策定時の任務責任者以外の関与

州名	任務責任者以外の参加・意見聴取 ¹⁰⁹
バーデン・ヴュルテンベルク州	任務責任者の領域内のゲマインデ、地域計画の責任者、道路建設責任者、交通運営者、関係行政部局。(第 12 条)
バイエルン州	交通運営者、必要な場合には、その他の計画の責任者及び他

¹⁰⁶ 公共旅客近距離交通法（NRW 州）第 9 条。

¹⁰⁷ Baugesetzbuch (BauGB)

¹⁰⁸ NRW 州ボン市では 2007 年 NVP 更新の際に住民との協議の場を設けた例がある（ボン市ヒアリング、及び後述 5-3 を参照）。

¹⁰⁹ 各州の根拠法については、表 4-29 の脚注参照。

州名	任務責任者以外の参加・意見聴取 ¹⁰⁹
	の ÖPNV 任務責任者。(第 13 条)
ベルリン州	交通運営者、第三者に助言を求めることもできる、ブランデンブルク州との調整が必要。(第 5 条)
ブランデンブルク州	定めなし。
ブレーメン州	必要に応じて他の計画主体、ニーダーザクセン州の任務責任者との調整、その管轄が影響を受ける公的機関の参加、その他の参加者については任務責任者が決定。(第 8 条)
ハンブルク州	ÖPNV 法なし。
ヘッセン州	連邦旅客輸送法第 8 条による交通運営者の参加、及び同法 14 条を考慮し、関係するゲマインデ、郡、他の任務責任者、商工会議所、専門家団体から意見を聴取。(第 14 条)
メクレンブルク・フォアポメルン州	近隣の任務責任者との合意、関係する地域計画連盟との交渉。(第 7 条) 交通供給の決定については交通運営者と協力(第 5 条)
ニーダーザクセン州	交通運営者、近隣の任務責任者、交通連盟参加者、道路建設責任者、旅客団体、ニーダーザクセン州交通有限会社。(第 6 条)
ノルトライン・ヴェストファーレン州	関係する地方自治体、交通運営者 (第 9 条)
ラインラント・プファルツ州	関係する地方自治体、交通連盟、Landesbetrieb Mobilität、交通運営者、商工会議所、地域の、労働組合、旅客団体、環境団体、身体障害者団体。(第 8 条)
ザールラント州	関連する地方自治体との交渉、交通運営者、及び交通運営者団体からの意見聴取、近隣任務責任者との合意。(第 10 条)
ザクセン州	定めなし。
ザクセン・アンハルト州	交通運営者、関係するゲマインデ、道路建設責任者、ÖSPV に関する州の委員会。(第 6 条)
シュレスヴィヒ・ホルシュタイン州	関連する行政部局、交通運営者の他、関連する労働組合、商工業団体、旅客団体、環境団体、観光業団体、及び学生、職業、助成、高齢者、身体障害者の代表。(第 5 条)
テューリンゲン州	郡が任務責任者の場合ゲマインデの意見聴取。近隣の任務責任者との調整。(第 4 条)

(4) 公共旅客近距離交通需要/インフラ資金計画や NVP の評価

NRW 州の場合、5 年に一度、総合交通計画が策定される。先述のように、この計画は、策定時点から将来の交通需要を予測したものである。この計画と、インフラの現況などに基づき、需要計画が改定されることになる。

公共旅客近距離交通需要/インフラ資金計画と NVP は相互考慮の関係にある(対流原理)。すなわち、公共旅客近距離交通需要/インフラ資金計画の策定の際には NVP を考慮しなければならず、同様に、NVP を策定する際には公共旅客近距離交通需要/イン

フラストラクチャ資金計画を考慮しなければならない¹¹⁰。

(5) 総合交通計画と他の計画(公共交通と土地利用の整合性の確保に関する手法)

① 公共旅客近距離交通需要/インフラ資金計画

ドイツにおける土地利用の枠組みを連邦レベルで規定しているのは、連邦国土整備法¹¹¹である。しかし、連邦制をとるドイツでは、連邦は枠組み規定を行う以上の権限を持たないため、同法は基本方針と各州が州法で定めるべき事柄を定めている。各州は、連邦国土整備法に基づき州国土整備法を制定している。NRW 州においても州計画法¹¹²が制定されており、これに基づき NRW 州の国土諸計画が制定される。そのうち、全州を対象とした総合的計画が州発展計画¹¹³である。同計画には、州の総合的な発展のための国土整備の目的と原則が記載されなければならない、そのために必要な、自然保護、景観保護などの施策が定められなければならない。また、州発展計画は、州議会の同意を得て、州政府によって政令として決定されなければならない¹¹⁴。

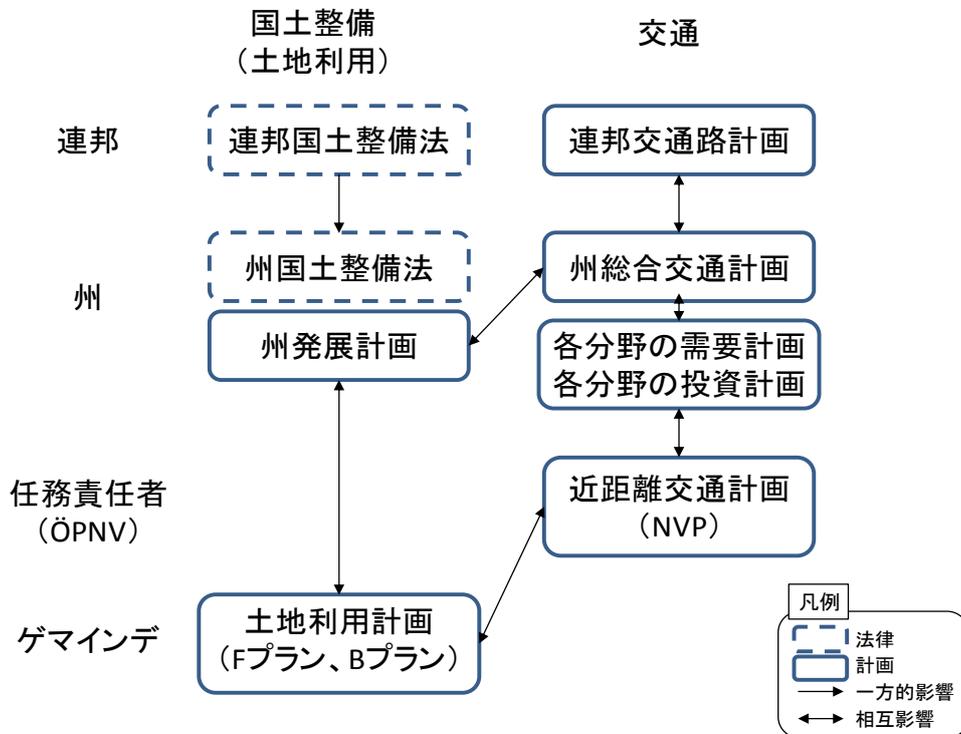


図 4-33 ドイツにおける交通・国土整備の主な計画

¹¹⁰ 公共旅客近距離交通法 (NRW 州) 第 8 条
対流原理については、連邦建設・都市・空間研究所『国土計画報告書 2011』(Bundesinstitute für Bau-, Stadt- und Raumforschung, *Raumordnungsbericht 2011*) を参照。
¹¹¹ Raumordnungsgesetz : ROG
¹¹² Gesetz zur Neufassung des Landesplanungsgesetzes NRW (LPIG)
¹¹³ Landesentwicklungsplan。現在有効な州発展計画は 1995 年に策定されたものであるが、2013 年現在更新作業が進行中であり、その案が公開されている。(Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen (2013), *LEP NRW. Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen, Entwurf Stand 25.6.2013*)
¹¹⁴ LPIG (NRW 州) 第 17 条

州発展計画の方針・原則を踏まえ、各分野の需要計画及び IGVP が策定される。州発展計画の第 8 章「交通及び技術インフラストラクチャ」においては、交通分野での計画に関する原則・目的等が示されており、その一つとして、「住宅計画と交通計画の統合」が挙げられており、その説明として以下のような記載がある。

住宅計画と交通計画の統合

住宅計画と交通計画は、相互に影響を与え、相互依存の関係にある。交通計画は一方で、アクセシビリティの改善により居住地域の価値を高めると同時に、他方で誘発交通により居住地域の内外において障害となる作用を引き起こす。

住宅計画と交通計画を相互に調整することにより、土地利用及び交通負荷の最少化と、開発により追加的に発生する交通やインフラストラクチャ費用の抑制が実現されなければならない。

この際、近距離モビリティ（エンジンを有さない交通手段）とそのために必要なインフラストラクチャが重要になる。公共交通への自転車の持ち込みやバイク＆ライド施設の整備は近距離モビリティが機能するために大きな意味を有する。

また、様々な交通モードによるマルチモーダルな交通構造、及び〔バイオ燃料等〕代替的動力の利用を想定した新たな交通コンセプトの開発が必要である。

②NVP

任務責任者は NVP 策定にあたり、既存の交通構造や国土整備計画や州計画の目標、環境保護、連邦障害者平等化法の意味におけるバリアフリー化¹¹⁵、都市計画上（F プラン¹¹⁶など）の利害、及び公共旅客近距離交通需要/インフラ資金計画の内容を考慮しなければならない¹¹⁷。

NVP における他の計画や諸法令との整合性に関しては、ÖSPV の任務責任者であるボン市の場合、NVP を最終的に取りまとめるのは 2 名であるが、作成段階では都市開発業務（土地利用計画、交通計画等）の担当者が全体として計画策定に関与し、近距離交通以外に関する計画・法令との整合性をとる作業がなされている¹¹⁸。

¹¹⁵ 「バリアフリーとは、建築及びその他の施設、交通手段、技術的商品、情報処理システム、聴覚的及び視覚的情報源及び情報伝達設備、及びその他の生活領域について、身体障害者が通常の方法により、特別な助けなく、また基本的に外部の助けなく、立ち入ることができ利用することができることである。」（Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen(Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) 第 4 条による定義。）

¹¹⁶ F プランは、ゲマインデ全域について、その将来の必要に応じ、都市を發展させようとする意図に従って土地利用の基本を表示するもので（建設法典第 5 条）、ゲマインデ全域を対象とした唯一の法定都市計画である。より詳細な土地利用計画である B プランを拘束する。

¹¹⁷ 公共近距離旅客交通法（NRW 州）第 8 条第 1 項

¹¹⁸ ボン市へのヒアリングによる。

4-3-4 地域公共交通の運営等に係るスキーム

(1) 地域公共交通に係る官民の関係性、役割・責任分担

1) 政府の役割

① 連邦政府

連邦政府は GVFG や解消法、及び連邦地域化法に基づく補助金の各州への配分を行っている¹¹⁹。

② 州政府

各州政府は、公共旅客近距離交通法を定め以下の項目等を規定する

- ・ 任務責任者の指定
- ・ 連邦からの補助金の任務責任者への配分及び使途
- ・ 州独自の補助金の任務責任者への配分及び使途

また、州政府自身が州内の SPNV の任務責任者となる場合が多い。

表 4-34 州の権限等と根拠

権限	根拠
任務責任者の指定	連邦旅客輸送法第 8 条
連邦からの補助金の任務責任者への配分及び使途	連邦地域化法第 3 条 GVFG 第 6 条
州独自の補助金の任務責任者への配分及び使途	公共旅客近距離交通法 (NRW 州) 第 12 条

2) 任務責任者

任務責任者は、法に基づいて公共旅客近距離交通を提供する義務を負う。

① SPNV の任務責任者

連邦地域化法の施行により、SPNV の計画・資金調達等の権限は連邦から州に移管され、州が SPNV について責任を有するようになった。州は州法に基づき SPNV の任務責任者を指定する¹²⁰。

任務責任者は、SPNV の計画、組織化、形成に関して決定を行う。また、実際の SPNV の運営については、以下のいずれかの方法により、鉄道運行を行う事業者¹²¹を決定する。

a. ヨーロッパ全域を対象とした競争入札の枠組みによる委託

公的任務の委託に関する規則¹²²第 4 条第 3 項に基づき、任務責任者が要求仕様や

¹¹⁹ GVFG については 2006 年まで。

¹²⁰ NRW 州のように、州内で複数の目的組合を任務責任者に指定している場合もあれば、バイエルン州のようにバイエルン州が設立した会社 1 社を任務責任者に指定している場合もある。

¹²¹ なお、ドイツにおける鉄道インフラは、その多くが DB Netz 社（ドイツ鉄道 (DB) コンツェルンの持ち株会社である Deutsche Bahn AG、ドイツ全土の鉄道インフラの建設・維持管理を行う会社）により所有されている（2010 年時点で、区間延長 37,900km のうち 33,700km（出典：Verkehr in Zahlen））。このため、運行を行うことが決まった交通事業者はほとんどの場合 DB Netz が保有するインフラを貸借することとなる。

¹²² Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung, VgV)（公的任務の委託に関する規則（委託規則））。同規則は、EU 指令 93/37/EEC 等を国内法化するための規則である。同

補助の条件等を公募文書（Ausschreibung）の形で示し、輸送サービス事業を競争入札にかける。その後、落札者と輸送サービスの質とその報酬に関する長期契約を締結する。

b. ネットワーク全体に関する随意契約

連邦地域化法第 4 条に基づき¹²³、鉄道事業者（DB Regio など）と、目的組合等がそのネットワーク全体について、輸送サービスの質とその報酬に関する随意契約を締結する。この方法による契約は、鉄道改革（旧西ドイツのドイツ鉄道と旧東ドイツのライヒ鉄道の統合、及び統合後のドイツ鉄道の株式会社化やコンツェルン化）や連邦地域化法第 4 条によるドイツにおける鉄道の自由化の際に、実質的にサービスを提供できる主体が DB Regio 以外に存在しなかったことにより採用されたものである。この方法による契約は最長でも 12 年である。またこの契約には、DB Regio によるサービス供給量を徐々に減らし、その分を競争入札に付す条項が含まれることが多い¹²⁴。

c. 個別路線に関する随意契約

任務責任者が個別路線（区間）について、1 度だけの随意契約を行うものである。契約期間は最大で 3 年である。例えば、ネットワークの一部を構成する予定の一部区間が開通した場合などに用いられる¹²⁵。

上記の契約を通じて、運行計画やサービス水準が決定される。任務責任者は契約に定められた事項が遵守されているかを監視し、遵守されていない場合にはペナルティを与えるなどして、鉄道運営者の事業をコントロールすることとなる。

表 4-35 SPNV の任務責任者の権限等と根拠(NRW 州)

権限	根拠
計画、組織形成、調整に関する決定	公共旅客近距離交通法（NRW 州）第 3 条
鉄道運営事業者の選択	公的任務の委託に関する規則第 4 条（3） 連邦地域化法第 4 条

NRW 州の SPNV の任務責任者の一つである VRR は、SPNV の運行について『品質報告書』¹²⁶を作成し、モニタリング結果を公表している。同報告書のなかでは、以下のような評価項目についてモニタリング結果が示されている。

EU 指令は指令 2004/17/EC「水道、エネルギー、交通及び郵便サービス部門の運営調達手順に関する調整に関する指令」に引き継がれている。同指令は、当該分野における調達手続等を定めている。

¹²³ 連邦地域化法第 4 条は、ÖPNV の十分な供給に関しては、EU 指令 1370/2007「鉄道及び道路による公共旅客交通サービスに関する指令」が適用されるが、詳細は州法で定められるべきことを述べたものである。この EU 指令は、公共交通が商業ベースでは運営不可能であることを認めた上で、公共交通の提供を行うための枠組みを定めたものである。具体的には、①公共サービス運営者に排他的な権利を与える、②公共サービス運営者に財政的補償を行う、③全ての運営者に適用される公共交通運営に関する一般的ルールを定義する、等の方法について契約の枠組みや手続を定めている。

¹²⁴ 出典：Busse & Bahnen NRW ウェブサイト。

<http://busse-und-bahnen.nrw.de/service-organisation/organisation/spnv-vergaben/?orientationGroup=2>

¹²⁵ 前注参照。

¹²⁶ VRR, *Qualitätsbericht SPNV*

a. 定時性

各路線の1運行当たりの平均遅延時間、及び遅延時間帯別の運行割合¹²⁷。

b. 運休率

各路線に関して、建設工事などにより予測可能であった運休、及び天候などによる予測不可能であった運休の全運行に占める割合。

c. 列車編成の統一性/座席の利用可能性

各路線が VRR 指定の車両で運行されているかどうか（例えば、特定の型式の2階建て車両4両など）。座席の利用可能性は、乗客が座席の供給量（座って乗車できるかどうかに係る）について満足しているかどうか。利用客に満足度のアンケート調査を実施。

d. 車内での乗客への情報提供

車内での乗客の情報提供について、通常時とそれ以外に分けて評価。アンケート調査も行う。

e. 車両の状態

路線ごとの車両について、「清潔度」、「機能及び状態」について利用客にアンケート調査を行う。

f. 車掌、及び車内の保安に関する評価

利用客にアンケート調査を行う。

g. 窓口対応の評価

窓口で提供する情報の充実度、待ち時間等について調査員が調査を行う。

②ÖSPVの任務責任者(郡、郡独立市等)

ÖSPVについては州が州法により任務責任者を指定する。任務責任者には郡または郡独立市等が指定されることが多い。

ドイツにおけるÖSPVは、地方自治体が所有する企業により運営されている場合が多い。任務責任者である地方自治体は、運営企業とコンセッション契約を結ぶ。その際に、EU指令1370/2007及び連邦旅客輸送法第8条(4)に基づき、ÖPNVの業務委託は、競争的入札を経ずに行うことができる。しかし、この場合には、任務責任者は交通運営者を自らの組織の一部であるかのように監督できなければならない。また、当該交通運営者は他の地域の交通運営に参入してはならない。また、補助金については、補助金額算出のためのパラメータが客観的かつ明瞭に事前に決定され、契約に明記されていなければならない¹²⁸。また、連邦旅客輸送法第13条に基づき、交通運営者を決定する際には以下の条件を満たすことが必要とされる。

¹²⁷ 列車の運行について、定時、遅延時間0-2分、2-5分、5-10分、10分以上と区切り、それぞれに該当する列車の割合を示したもの。

¹²⁸ 出典：Busse & Bahnen NRW ウェブサイト。

<http://busse-und-bahnen.nrw.de/service-organisation/organisation/wettbewerb/>

連邦旅客運送法

第 13 条 許可の前提条件

- (1) 許可を与えることができるのは以下の場合のみである。
 1. 運営の確実性と運営能力が保証されている場合
 2. 申請者の運営者としての信用を損なう事実、あるいは職務の遂行のために任用される職員の信用を損なう事実が存しない場合
 3. 申請者が運営者として、または職務の遂行に任用される職員が専門的な適性を示している場合。専門的な適性は、道路旅客輸送に関わる企業内での活動が適切であること、あるいは試験を受けることによって証明される。
- (2) ترام、トロリーバス、自動車による定期輸送については、以下の場合、許可が与えられない。
 1. 安全面または構造上適さない道路で輸送を行う場合
 2. 申請された交通によって公共の利益が損なわれる場合、特に
 - a) その交通が既存の交通機関で十分に処理できる場合
 - b) 申請された交通が、輸送状況の改善に大きく資することがないにも関わらず、既存の運営者または鉄道が遂行している任務を行おうとする場合
 - c) 既存の運営者または鉄道が、許可官庁が定めた適切な期限内に、さらに公共旅客近距離交通の場合は第 8 条第 3 項の前提条件下¹²⁹において、必要となる交通を自身で組織する準備がある場合
- (2a) 公共旅客近距離交通については、申請された交通が第 8 条第 3 項第 2 文及び第 3 文が定める近距離交通計画の内容に合致していない場合、許可を与えないことが可能である。

3) 運輸連合の役割

ドイツにおける事業者間提携の特徴的な取組として、運輸連合が挙げられる。運輸連合はそれ自体が独立した事業体として、加盟交通事業者の共通運賃制度の運用、収入配分、運行計画やダイヤの調整等による乗り継ぎの円滑化などを行っている。

我が国において同様の取組を導入しようとした場合、独占禁止法に抵触する恐れがあることから、ドイツにおいて運輸連合と競争法との関係がどのように整理されているのかを整理した。

ドイツの競争制限禁止法¹³⁰第 1 条は、競争制限的な協定を禁じている。しかし、旅客輸送法第 8 条 3b 項は、交通運営者の協定及び運営者による団体の形成は、その目的が近距離交通サービスの統合、とりわけ、交通の協力、運賃の決定もしくは共通化、時刻表の共通化などに資する限り、それに対して競争制限禁止法第 1 条は適用されない旨を定めている。一方、運輸連合の主要な役割は、公的及び民間の様々な交通運営者が参加し、交通連合地域において、交通手段に係らず統一的な運賃体系を提供する

¹²⁹ 供給する交通サービスの量や質について定めること、及び 2022 年 1 月 1 日までにバリアフリー化を実現することなど。

¹³⁰ Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB)。日本の「私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律」に相当。

ことにあると考えられている¹³¹。このため、運輸連合は競争制限禁止法の適用外となっている。また、同様の適用除外に関する定めは、連邦旅客輸送法第 8 条 (3b) にも存在する。

EU において ÖPNV の組織等についての枠組みを定めているのは、EU 規則 1370/2007¹³²である。同規則は主として、公共交通の任務責任者が事業者に任務を委託する際の手続き、及び補助金の交付について定めている。同規則では、「一般経済的利害において必要な内国旅客交通サービスの多くについて、現在のところ、商業ベースで運営することは不可能である」と認めており、その解決策として、①事業者に排他的権利を与える、②事業者に財政的補償を与える、③全ての事業者に適用される運営に関する一般的規則を定める方法があるとしている。

¹³¹ BSU GmbH (2013), *Untersuchung über Grundlagen des Nahverkehrssystems in Deutschland, Bericht*

¹³² Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70.

4-3-5 地域公共交通に係る財政負担と財源等

(1) 地域公共交通に係る財政負担の状況と補助の財源

ドイツでは上述したとおり、公共旅客近距離交通サービスの提供は基本的な行政サービスの一環と捉えられており、我が国と比較すると、運営費用を公的資金に頼る割合が大きい¹³³。ÖSPV について、連邦全体で約 230 億ユーロの費用が支出されているが、そのうちの約 50%にあたる約 116 億ユーロが公的な補助金である¹³⁴。また、先述のとおり、SPNV については 2012 年に連邦全体で 96 億ユーロの支出が行われているが、このうち公的資金が 58 億ユーロ（約 60%）、運賃収入が 38 億ユーロ（約 40%）を占めている¹³⁵。本節では、ドイツにおける ÖPNV に対する補助等について記述する。ÖPNV、SPNV と ÖSPV の区分については、以下の表（再掲）のとおりである。

表 4-36 ドイツにおける公共交通等の分類(再掲)

交通手段	鉄道	路面電車 (地下鉄等を含む)	バス	トロリーバス	タクシー その他
法律	一般鉄道法		旅客輸送法		
分類	長距離 鉄道	ÖPNV（公共旅客近距離交通） （ただし、いずれの交通手段についても、①路線交通であること、②輸送距離がおおむね 50km 未満もしくは輸送時間がおおむね 1 時間未満であることが条件である。そのため、長距離バス等は含まれない）			PBefG 第 8 条 (1) に該当する交通を代替・補完する場合は ÖPNV に含まれる。
	SPNV (鉄道旅客近距離交通、Sバーンを含む)	ÖSPV（公共道路旅客交通）			

1) 連邦自治体交通財政法に基づく補助金 (GVFG)

①概要

1966 年 12 月の租税改正法（1967 年から施行）により鉱油税が 1 リットルあたり 3 ペニヒ¹³⁶引き上げられ、増収分を各地域の交通改善のための費用に充てるものとされた。1967 年に連邦政府が発表した「ゲマインデの交通事情の改善のための連邦補助に関する方針」により、補助の前提、対象、金額などが決定され、補助資金総額の 0.25% まではゲマインデにおける交通事情の改善の研究に充てられ、残りの資金の 60% は地方道整備に、40% は ÖPNV のインフラ整備に充てることとなった。

¹³³ Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2013), *ÖPNV-Zukunftskommission Abschlussbericht* (NRW 州建設・住宅・都市開発及び交通省 (2013) 『近距離旅客公共交通将来委員会報告書』)

¹³⁴ 1 ユーロ=約 140 円 (2013 年 3 月 3 日現在、三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング HP による。)

¹³⁵ SPNV 連盟 (2013) 『市場報告書』。

¹³⁶ ドイツの旧通貨単位。100 ペニヒ=1 マルク。ユーロ導入前の 1998 年 12 月 1 日時点で 1 マルク=約 73 円 (三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング HP)。ユーロ導入の際、1 ユーロ=約 1.96 マルク。

1971年には、連邦ゲマインデ交通財政法（GVFG）が施行され、GVFGの制度が整えられた。また、地方道整備とÖPNVの資金配分比率は55：45とされた。これ以降、GVFGの制度には多くの変更がなされた。主な変更点は以下のとおりである。

表 4-37 GVFGの主な変更点¹³⁷

時期	資金額、資金配分	補助率	補助対象	その他
1972年	・50：50 (地方道建設：ÖPNV)	・50～60%まで ・人口密集地については75%まで。		・鉱油税を1リットルあたり6ペニヒに増税。
1973年	・州は地方道建設資金のうち10%までをÖPNVに転用することが可能になった。			
1976年	・45：55 ・州は地方道建設資金のうち15%までをÖPNVに転用することが可能になった。			・1リットルあたりの鉱油税率を10%引き下げ。
1987年	・GVFGの資金の上限が26億マルクとされた。 ・地下鉄、Sバーンの資金1億マルクが確保され、残りを50：50(1991年まで)。 ・州は地方道建設資金のうち30%までをÖPNVに転用することが可能になった。		・通常の路線バス車両の購入も補助対象に(年間1億マルクまで)。	・地方道建設プログラム策定への連邦の参加を取止め。 ・ÖPNVについては、引き続き、連邦が州との合意の上で補助プログラムを策定。
1990年	・資金上限を32億8000万マルクに増額。 ・旧東ドイツ諸州と旧西ドイツ諸州での資金配分が24.2%と75.8%とされた。	・旧東ドイツ諸州については75%まで。		
1991	・旧東ドイツ諸州に対し	・旧東ドイツ諸		

¹³⁷ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2007), *Bericht für das Jahr 2006 über die Verwendung der Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz* (以降 *GVFG Bericht*) (連邦交通・建設・都市開発省(2007)『2006年に関するゲマインデ交通財政法に基づくゲマインデにおける交通関係の改善のための連邦財政補助の利用に関する報告書』)

時期	資金額、資金配分	補助率	補助対象	その他
年	て追加的資金(1991年に12億マルク、1992年に18億マルク)。	州については100%まで。		
1992年	<ul style="list-style-type: none"> ・資金上限に加えて、1992年には15億マルク、1993～95年については30億マルクの追加資金。(後に96年についても30億マルクを追加。) ・研究費(最大0.5%)を除き、州プログラム80%、連邦プログラム20%の資金配分。 ・州への資金配分方法が車両登録台数に基づくものに。 ・地方道建設とÖPNVの資金配分率の廃止。 	・旧東ドイツ諸州については90%まで。	<ul style="list-style-type: none"> ・ÖPNVの停留所設備。 ・ÖPNVの鉄道車両購入。 ・P&R施設。 ・物流センターの公共交用地。 	<ul style="list-style-type: none"> ・州プログラムと連邦プログラムの創設。これ以降、地方道建設とÖPNVの両方のプログラムが州により策定されるようになる。 ・身体障害者への考慮の義務。
2003年	・2004年以降のGVFG資金額は16億6700万ユーロに減額。			
2006年	<ul style="list-style-type: none"> ・連邦制改革の一環として、州プログラムに関するGVFGの規定は2007年1月1日に失効することが決定された。(ただし、基本法143c条に基づき用途は限定) ・これに伴い、解消法が制定され、2007年～2013年の州への資金配分は年間13億3550万ユーロとされた。 			
2013年	・解消法が改定され、2014～2019年の州への資金は引き続き年間13億3,550万ユーロとされた。			

2004年以降、GVFGによる補助金額の上限を16.67億ユーロとして補助が行われてきたが、連邦制改革を背景として2006年12月に廃止されることとなった。ただし、

2007年から2013年までの間は、連邦基本法¹³⁸第143c条及び解消法に基づき経過措置として年間13億3550万ユーロが連邦政府から州政府に交付された。また、2013年には解消法が改定され、2014年から2019年についても、引き続き年間13億3550万ユーロが州に割り当てられることになった。

②GVFGの対象事業¹³⁹

上述のとおり、GVFGの州プログラムに関する規定は2006年12月をもって失効している。しかし、連邦基本法第143c条第2項の2に基づき、ゲマインデ交通財政分野における連邦資金の使途の限定は、2013年12月31日まで有効であった。2014年1月1日以降については、この使途の限定は行われなくなった。州は連邦プログラムに基づく資金援助については、GVFGにより使途が定められている。GVFGに基づく2013年末までの対象事業は以下のとおりであった。

○ゲマインデ、郡、自治体連合が建設責任を負う以下の施設の建設・改良。

- ・交通上重要な都市内道路
- ・バスレーン
- ・都市間道路にアクセスするための交通上重要な道路
- ・発展途上地域¹⁴⁰における交通上重要な都市間道路
- ・鉄道廃止に関連した道路
- ・乗用車交通を削減するための交通誘導システム及びP&R駐車場 等

○ÖPNVの用に供される次の鉄軌道の建設・改良¹⁴¹

- ・トラム、高架鉄道、地下鉄その他特殊な構造の鉄軌道
- ・連邦の所有していない鉄道（非連邦鉄道）

○ÖPNVの用に供されるバスターミナル、バス停留所施設、管制センター、車両整備施設の建設・改良。

○運行管制システム及び信号制御技術によるÖPNVの速度向上対策。

○鉄道若しくは水路との交差道路または連邦鉄道と交差する非連邦鉄道の立体交差化。

○路線バス車両、ÖPNVのための車両¹⁴²の調達。

1967年から2006年までの地方道路関連、ÖPNV、研究（後述）の支出額の推移は下図のとおりである。

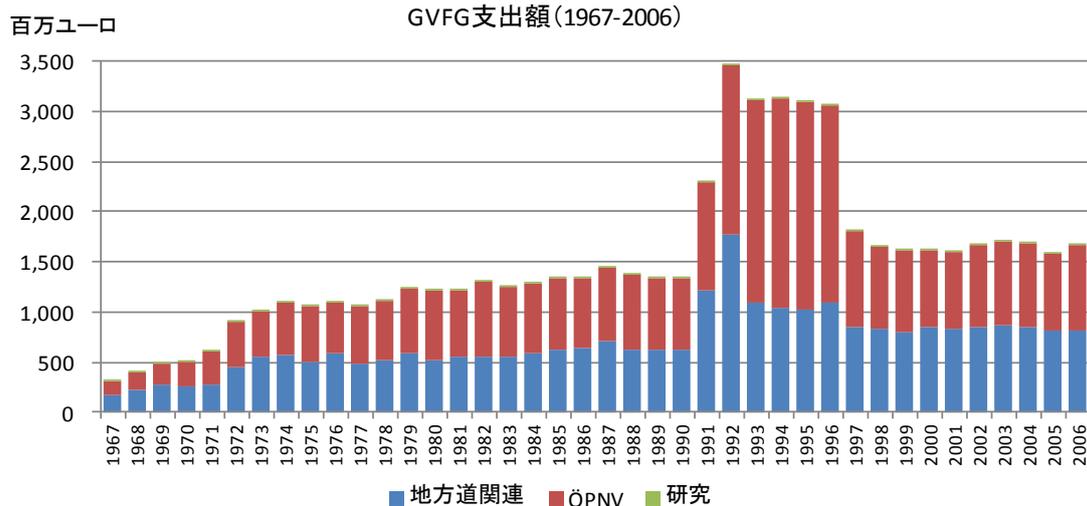
¹³⁸ Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland（ドイツ連邦共和国基本法）

¹³⁹ GVFG 第2条

¹⁴⁰ 国土整備法第2条第2項第4号に規定された、生活水準が総体として、連邦の平均より明らかに低い地域、あるいは低くなる恐れのある地域のこと。

¹⁴¹ このうち人口密集地もしくはその周辺で行われる5,000万ユーロ以上プロジェクトで連邦が指定するものが連邦プログラムとなる。

¹⁴² SPNV、路面電車、及び地下鉄の車両。



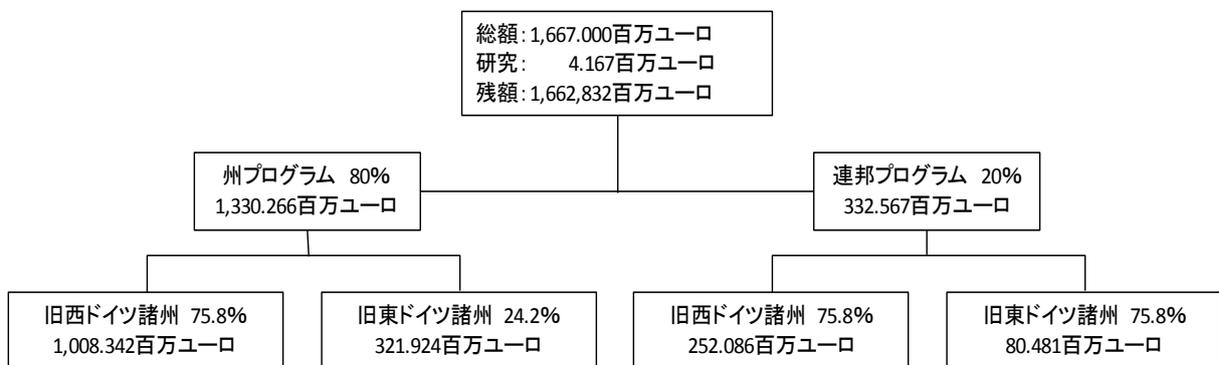
出典：Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, *GVFG Bericht 2006*

図 4-34 GVFG の実績(連邦プログラムを含む)

③配分の仕組み

a. 連邦政府から州への配分

GVFG のうち、総額の 0.25%~0.5%が連邦交通・建設・都市開発省による研究プログラムに、20%が連邦プログラムに充てられ、残りが州に配分される(州プログラム)。また、連邦プログラムについても州プログラムについても、それぞれの 75.8%が旧西ドイツの諸州に割り当てられ、24.2%が旧東ドイツの諸州に割り当てられる。



出典：Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, *GVFG Bericht 2006*

図 4-35 GVFG の連邦から州への資金配分(2006年)

連邦プログラムは、各州の提案に基づき連邦交通省がプロジェクトを選択することにより決定される。プログラムの対象となるのは、人口密集地もしくはその周辺で行われる 5,000 万ユーロ以上のプロジェクトである。プロジェクトの内容は、上記の「GVFG の対象事業」と同じである。現在のプログラムの枠組みは 2012 年に決定された、2016 年までを対象としたもので、約 110 のプロジェクトが含まれている¹⁴³。

州プログラム資金の各州への割り当ては、2006 年までは、前年の 6 月 1 日時点で

¹⁴³ GVFG-Bundesprogramm 2012-2016

の自動車保有台数の全国の自動車保有台数に占める割合に従って決定されていた。この際、バイク 1 台は 0.5 台、乗用車 1 台は 1 台、バス 1 台は 2 台、貨物車 1 台は 2.5 台としてカウントされる¹⁴⁴。このため、各州への配分の割合は以下のように変動していた。

表 4-38 GVFG の各州への割り当て(旧西ドイツ諸州)

州名 (旧西ドイツ)	2003	2004	2005	2006
バーデン・ヴュルテンベルク	16.47%	16.52%	16.57%	16.56%
バイエルン	19.48%	19.52%	19.58%	19.67%
ブレーメン (都市州)	1.08%	1.08%	1.06%	1.05%
ハンブルク (都市州)	3.07%	3.04%	2.99%	3.01%
ヘッセン	9.54%	9.53%	9.54%	9.51%
ニーダーザクセン	12.24%	12.16%	12.14%	12.14%
ノ르트ライン・ヴェストファーレン	25.63%	25.66%	25.62%	25.60%
ラインラント・プファルツ	6.50%	6.50%	6.51%	6.48%
ザールラント	1.70%	1.70%	1.70%	1.69%
シュレスヴィヒ・ホルシュタイン	4.29%	4.29%	4.29%	4.29%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

出典：Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, *GVFG Bericht* 各年

表 4-39 GVFG の各州への割り当て(旧東ドイツ諸州)

州名 (旧東ドイツ)	2003	2004	2005	2006
ベルリン (都市州)	15.38%	15.40%	15.34%	15.14%
ブランデンブルク	16.56%	16.68%	16.78%	16.87%
メクレンブルク・フォアポメルン	10.62%	10.66%	10.66%	10.61%
ザクセン	26.79%	26.68%	26.67%	26.80%
ザクセン・アンハルト	15.45%	15.37%	15.33%	15.34%
テューリンゲン	15.20%	15.21%	15.22%	15.24%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

出典：Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, *GVFG Bericht* 各年

また、2007 年以降は、13 億 3500 万ユーロを以下の割合で各州に配分している。連邦プログラム・州プログラムへの配分の方法は以前と変わっていないが、各州の州プログラム資金全体に占める割合は固定された。

¹⁴⁴ GVFG 第 6 条

表 4-40 GVFG 資金の各州への配分割合(2007 年から 2019 年まで)

州名	配分割合
バーデン・ヴュルテンベルク	12.395291%
バイエルン	14.686293%
ベルリン (都市州)	3.723811%
ブランデンブルク	4.059626%
ブレーメン (都市州)	0.828343%
ハンブルク (都市州)	2.220108%
ヘッセン	7.223746%
メクレンブルク・フォアポメルン	2.617488%
ニーダーザクセン	9.247962%
ノルトライン・ヴェストファーレン	19.432473%
ラインラント・プファルツ	4.878640%
ザールラント	1.285424%
ザクセン	6.565176%
ザクセン・アンハルト	3.835749%
シュレスヴィヒ・ホルシュタイン	3.238746%
テューリンゲン	3.761124%

※配分割合は、解消法第 4 条 (3) に基づく。

州プログラムとして交付された資金を対象事業のうちどのプロジェクトに用いるかは全て州に任されている。補助率は、連邦プログラムについては 60%、州プログラムについては、プロジェクトにより 75%もしくは 90%である。

b. 州からゲマインデ、事業者への配分(NRW 州の例¹⁴⁵)

NRW 州においては、州の特別の利害がある投資施策に対して州に配分された GVFG を用いることとしている。具体的には以下の 4 点である。

- ①連邦プログラムの ÖPNV インフラストラクチャ施策
- ②SPNV の大規模駅の改良等
- ③公共旅客近距離交通の新たな技術の検証
- ④交通省が州議会交通委員会¹⁴⁶と合意した、州にとって重要な ÖPNV に関する投資

この資金の受け取り手となることのできる主体は、郡、郡独立都市、ゲマインデ、ÖPNV の交通事業者、鉄道事業者である。

④解消法

GVFG に基づく連邦補助は 2006 年 12 月 31 日をもって廃止された。代わりに解消

¹⁴⁵ 公共旅客近距離交通法 (NRW 州) 第 13 条

¹⁴⁶ 州議会交通委員会 (建設、住宅、都市開発及び交通委員会) は、NRW 州議会に設けられた委員会の一つである。ÖPNV 関連では、公共旅客近距離交通法 (NRW 州) により、需要計画、インフラ投資計画、州にとって重要な SPNV 網の確定、交通財政に係る政令の作成等について、NRW 州交通省は交通委員会の同意を得る、あるいは交渉を行う必要があるとされている。

法が立法され 2007 年 1 月 1 日以降は、同法に基づき一般財源から補助金が支出されている。

解消法の下では補助金の使途は州が決定できることとされた。しかし、上述のとおり、2013 年 12 月 31 日までは従来どおり連邦が指定する使途に限定され、2014 年 1 月 1 日以降、使途を州が決定できるようになった。なお、解消法による補助は 2019 年 12 月 31 日まで有効である。

2) 連邦地域化法に基づく補助金

① 概要

連邦地域化法は 1993 年に制定され、1996 年施行された法律であり、ÖPNV サービスに関する権限を州政府に移譲するとともに¹⁴⁷、それに伴う財政措置を講じた法律である。州政府において、公共旅客近距離交通を通じた住民への交通サービスを十分に提供するために、鉱油税収入を財源として、連邦政府から州へ補助金の配分が行われ、各州が州法に基づいて配分された補助金を近距離公共交通の任務責任者等に配分している。

② 配分の仕組み

a. 連邦政府から州への配分

連邦から各州への補助の総額は、2008 年時点で 66 億 7500 万ユーロであり、2015 年まで毎年 1.5% ずつ増額される。また、各州への配分は連邦地域化法第 5 条 (3) に定められている (下表参照)。また、これにより配分された資金は、とりわけ鉄道旅客交通の資金として用いられるべきであるとされているが、ÖSPV にも用いることができる¹⁴⁸。

¹⁴⁷ 権限については前述 4-3-4 を参照。

¹⁴⁸ 資金配分については連邦地域化法第 5 条 (3)、使途については同法第 5 条及び第 6 条 (1)。

表 4-41 連邦地域化法にもとづく補助金配分割合

州名	配分割合
バーデン・ヴュルテンベルク	10.44%
バイエルン	14.98%
ベルリン（都市州）	5.46%
ブランデンブルク	5.71%
ブレーメン（都市州）	0.55%
ハンブルク（都市州）	1.93%
ヘッセン	7.41%
メクレンブルク・フォアポメルン	3.32%
ニーダーザクセン	8.59%
ノルトライン・ヴェストファーレン	15.76%
ラインラント・プファルツ	5.24%
ザールラント	1.32%
ザクセン	7.16%
ザクセン・アンハルト	5.03%
シュレスヴィヒ・ホルシュタイン	3.11%
テューリンゲン	3.99%

b. 州から任務責任者に対する配分（NRW 州の例）

NRW 州において連邦政府から受け取った補助金は、SPNV の任務責任者である目的組合に配分される分と、ÖSPV の任務責任者に配分される分に分けられる¹⁴⁹。

SPNV の任務責任者である目的組合に対しては、2011 年から 2015 年の間、以下の表のように補助金が配分されることが決定している。同資金は、SPNV の機能確保¹⁵⁰及び、州が参加する連邦レベルのプロジェクトに用いられる。同資金は、需要に応じた SPNV 供給確保のために、鉄道運営者に配分することもできる。また、その他の ÖPNV に関連する目的に用いることもできる。SPNV の運営者が同資金をどのように用いるべきかについては、「需要に応じた SPNV の提供」ということ以外には、ÖPNV 法に定めはない。また、公共旅客近距離交通法（NRW 州）第 7 条（4）に従って特定された、州にとって重要な SPNV ネットワークに関する資金もここから調達することができる。その他、SPNV に関するプロジェクトの確実な遂行に係るものである限り、条令によって用途を定めことができる¹⁵¹。

¹⁴⁹ 公共旅客近距離交通法（NRW 州）第 11 条

¹⁵⁰ 連邦地域化法は同補助金の用途を限定しておらず、インフラ改善及び運営費に用いられている（ドイツ連邦交通・デジタルインフラストラクチャー省ヒアリング（2014.2.14）より）。

¹⁵¹ 公共旅客近距離交通法（NRW 州）第 11 条（1）

表 4-42 NRW 州の SPNV 目的組合への連邦地域化法補助金配分の内訳(単位:千ユーロ)¹⁵²

	ライン・ルール 運輸連合	ラインラント 近距離交通目的組合	ヴェストファーレン・ リッペ 近距離交通目的組合
2011	405,306	191,041	265,267
2012	410,564	194,680	276,313
2013	420,136	201,820	280,836
2014	425,513	221,292	300,493
2015	441,809	198,904	307,237

NRW 州から ÖSPV の任務責任者に対して配分される補助金は、合計額が最低 1 億 1000 万ユーロである。2011 年から 2013 年の間の配分は 2008 年の路線延長、人口、面積に基づいて、以下のように配分がなされる。任務責任者は、受領額の最低 80% については、共通運賃¹⁵³を用いている ÖSPV のために用いなければならない。残りは、その他の公共旅客近距離交通を運営する事業者等に交付することができる¹⁵⁴。

¹⁵² Verordnung zur Feststellung der Pauschalen nach §11 des Gesetzes über öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (NRW 州における公共旅客近距離交通法第 11 条に基づく金額決定に関する条令)

¹⁵³ 公共旅客近距離交通法 (NRW 州) 第 5 条 (3)

¹⁵⁴ 公共旅客近距離交通法 (NRW 州) 第 11 条 (2)

表 4-43 ÖSPV の任務責任者に対して配分される補助金 (NRW 州)¹⁵⁵

任務責任者	金額 (ユーロ)	任務責任者	金額 (ユーロ)
ホッホザウアーラント郡	1,210,937	ライン・ジーク郡	2,476,866
ボルケン郡	793,442	アーヘン市	1,624,056
ケスフェルト群	660,298	バート・ザルツウフレン市	173,095
デュレン郡	855,808	ビーレフェルト市	3,275,139
オイスキルヘェン郡	421,521	ボホルト市	180,492
ギュータースロー郡	604,488	ボン市	3,502,862
ハインスベルク郡	809,047	ブリュール市	106,671
ヘルフォルト郡	703,743	ビュンデ市	158,090
クレヴェ郡	831,336	デトモルト市	506,578
リッペ郡	715,746	オイスキルヘェン市	249,611
ミンデン・リュベッケ郡	998,723	グレヴェン市	147,637
オルペ郡	523,870	ギュータースロー市	337,074
ジーゲン・ヴィトゲンシュタイン郡	1,308,727	ハム市	743,760
ゼスト郡	915,908	ヒュルト市	235,750
シュタインフルト郡	979,779	ケルン市	12,650,135
ウナ郡	1,397,169	レムゴ市	236,557
ヴァレンドルフ郡	785,141	レヴァークーゼン市	1,004,116
ヴェーゼル郡	1,489,552	ミュンスター市	2,166,505
メルキッシャー郡	2,070,276	パダーボルン市	841,710
パダーボルン/ヘクサー近距離交通目的組合	1,116,534	ライネ市	224,330
オーバーベルギッシャー郡	944,502	ヴェッセリンク市	53,125
ライン・エルフト郡	871,584	アーヘン市を除くアーヘン都市圏	1,285,814
ライニッシュ・ベルギッシャー郡	1,184,050	ライン・ルール運輸連合	55,627,821

③地域化法及び解消法に基づく補助金に基づくその他の補助金 (NRW 州)

NRW 州は連邦地域化法及び連邦解消法に基づき連邦政府から受け取った補助金から、上記の SPNV の任務責任者に対して配分される補助金とは別に、SPNV の任務責任者である 3 団体には年間最低 1 億 2000 万ユーロを配分する。このうち 53.345% がライン・ルール運輸連合に、29.951% がラインラント近距離交通目的組合に、16.704% がヴェストファーレン・リッペ近距離交通目的組合に分配される。この補助金の目的は、ÖPNV に関するインフラ投資の促進である¹⁵⁶。

¹⁵⁵ NRW 州における公共旅客近距離交通法第 11 条に基づく金額決定に関する条令

¹⁵⁶ 公共旅客近距離交通法 (NRW 州) 第 12 条

④ 使途

2008年及び2009年のNRW州における連邦地域化法に基づく連邦補助金の使途は以下のとおりである。

表 4-44 連邦地域化法に基づく連邦補助金の使途 (NRW 州)¹⁵⁷

		2008年		2009年	
		ユーロ	割合	ユーロ	割合
財及びサービス	SPNV	780,564,197	79.13	837,498,753	78.33
	ÖPNV	5,620,858	0.57	5,600,000	0.52
管理費用	SPNV	19,435,803	1.97	19,400,000	1.81
	ÖPNV	11,162,407	1.13	11,162,000	1.04
交通施設への投資	SPNV	53,504,296	5.42	65,730,597	6.15
	ÖPNV	24,912,286	2.53	37,313,436	3.49
車両への投資	SPNV	89,980,893	9.12	91,138,477	8.52
	ÖPNV	0	0.00	0	0.00
運賃の補償	運輸連合への補助金	1,286,400	0.13	1,286,000	0.12
	通学交通への補償	0	0.00	0	0.00
合計		96,190,000		97,000,000	

3) その他の助成制度

NRW州では、他州と同様に¹⁵⁸、ÖSPVによる通学割引に関して交通運営者に対する助成を行っている。NRW州政府は、州内の各任務責任者に対して、州の資金から2011年については総額1億ユーロ、それ以降については総額1億3,000万ユーロを面積等に基づいて配分している。各任務責任者は、この補助金のうち最低87.5%を通学チケットの費用補助に用いなければならない、残りの12.5%までを通学交通の品質の改善に資する運賃・交通提供施策等に用いることができる¹⁵⁹。

¹⁵⁷ Deutscher Bundestag (2011), *Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Barbara Höll, Sabine Leidig, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE zur Verwertung der Regionalisierungsmittel durch die Bundesländer* (ドイツ連邦議会 (2011) 「連邦各州の地域化資金使途に関する左翼党の質問への連邦政府の回答」)

¹⁵⁸ 通学割引に対する助成に関しては連邦旅客輸送法第45a条にその補償について定められている。しかし、同法第64条に基づき、各州は州法によってそれを代替することもできる。なお、第45a条には通学割引に対する助成の対象、金額の算定方法が述べられているが、財源については「第1項及び第2項に基づく助成は州が保証すること」とされ、連邦の関与は定められていない。

¹⁵⁹ 公共旅客近距離交通法 (NRW州) 第11条 a

NRW州は2011年より連邦旅客輸送法第45a条ではなく、州法を通学割引に対する助成に適用している。同条には、「州は、第3条第1項第1文に基づく任務責任者に対して、州の資金から毎年の助成金を保証する」と定められている。

(2) その他(利用者または事業者に対する減税措置)※連邦全体

1) 利用者

① 通勤控除

自宅から職場までの移動に関して、①距離(1kmあたり0.30ユーロとして計算)と通勤日数または②定期代等の実際の費用に基づき、年間4,500ユーロまでを所得税の課税対象から控除される¹⁶⁰。ただし、航空を除き、自家用自動車、徒歩及び自転車を含む全ての交通手段について適用され、公共交通の利用に限定されるものではない。

② 付加価値税の軽減税率の適用

ドイツにおける付加価値税の標準税率は19%であるが、公共旅客近距離交通の運賃に対しては7%の軽減税率が適用される¹⁶¹。

対象となる公共旅客近距離交通は、市町村内または50km以内の輸送を行う鉄道、トロリーバス、路線バス、タクシー、ケーブルカー等である。

2) 事業者

トロリーバスもしくは鉄道の運行に用いられる電力に係る電気税には、連邦電気税法に基づき軽減税率が適用される¹⁶²。通常の税率は20.50ユーロ/MWhだが、トロリーバス・鉄道については、11.42ユーロ/MWhとなる¹⁶³。

また、公共旅客近距離交通に用いられるガソリン、軽油、液体ガス、天然ガス、炭化水素ガスに係るエネルギー税についても連邦エネルギー税法に基づき減税措置が取られている¹⁶⁴。この減税措置は以下の公共旅客近距離交通が対象となる

- a. 登山鉄道を除く旅客輸送のための鉄道
- b. 認可された路線において旅客輸送を行う自動車
- c. 児童の通学のための自動車
- d. 身体障害者が施設に通うための自動車及びその施設が使用する自動車
- e. 園児の通園のための自動車

※c～eについては、複数の旅客を運送し、移動距離が50km以下、もしくは移動時間が1時間以下であることが要件となる。

表 4-45 公共旅客近距離交通の燃料税の税率¹⁶⁵

燃料	標準的な税率	公共旅客近距離交通	備考
ガソリン	654.50 ユーロ/kℓ	54.02 ユーロ/kℓ	
軽油	470.40 ユーロ/kℓ	54.02 ユーロ/kℓ	
液体ガス	180.32 ユーロ/t	13.37 ユーロ/t	2018 年末まで
天然ガス	13.90 ユーロ/1MWh	1.00 ユーロ/1MWh	2018 年末まで
炭化水素ガス	13.90 ユーロ/1MWh	1.00 ユーロ/1MWh	2018 年末まで

¹⁶⁰ 所得税法第9条

¹⁶¹ 売上税法第12条

¹⁶² Stromsteuergesetz (StromStG) 第9条第2項

¹⁶³ 電気税法より。

¹⁶⁴ エネルギー法第56条

¹⁶⁵ Energiesteuergesetz (EnergieStG) より。

4-4 アメリカ

4-4-1 国・地方自治体における地域公共交通の組織形態

(1) 地方自治の仕組み

1) 地方行政組織の体系

アメリカは連邦国家であり、それぞれが主権を持つ 50 の州から構成されている。連邦政府と州政府は連邦憲法にその根拠規定を持ち、地方政府は州憲法または州法にその根拠を持つ。地方政府の存立は各州の州憲法または州法で規定しているため、地方政府の種類、及び地方政府の自治権の範囲、行財政上の役割は州によって異なる。

連邦憲法において連邦政府の役割は限定列挙されるとともに、限定された以外の権限については全て州政府に帰属すると解釈されている。

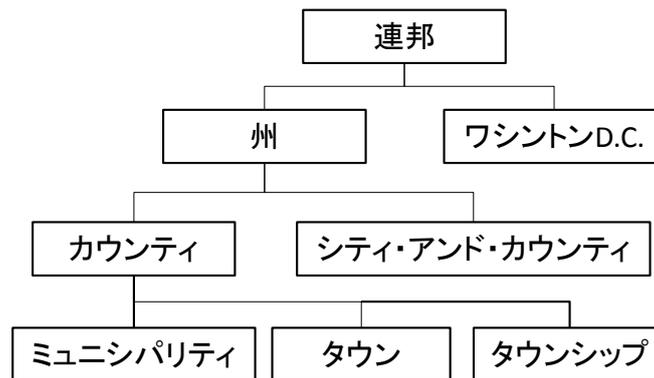


図 4-36 アメリカの行政組織の体系

2) 各行政組織の概要

① 連邦政府

行政府の基本機能は合衆国の法律の執行であり、大統領、副大統領、大統領府の 11 機関 (Executive Office of President)、15 の省 (Cabinet Department)、多くの独立政府機関 (Independent Agency) からなる。大統領には法案の提出権がないが、一方で大統領は拒否権を有している。なお、大統領により拒否された法案でも、議会は 3 分の 2 以上の多数を持って大統領の拒否を覆すことが可能である。

立法府は上・下両院に分かれ、議員数、それぞれの役割、責務について連邦憲法に規定されている。現在、上院 100 議席 (任期 6 年 (2 年毎に約 3 分の 1 ずつ改選)) 及び下院 435 議席 (任期 2 年 (2 年毎に全員改選)) により構成されている。

② 州政府

各州の基本的な仕組みはそれぞれの州憲法に定められているが、連邦と同様に三権分立の原則に基づく政府形態をとり、行政府、立法府、司法府に分かれている。

州の役割はきわめて広く、住民に対する基本的な行政責任は州が有する。州は、道路、学校、保健、都市開発、農業助成などについて、地方政府と共同して財源を負担している。また、連邦政府からの補助金も財源の一部に充当されている。

州の行政府は、住民から直接選挙で選出される知事、副知事、知事の施策を実施するための職 (州務長官、法務長官、財務長官、収入役など) 及び各種の行政委員会の長で構成される。州知事は議会通過法案に対する拒否権を持つ。

③地方行政

一部の州を除き、州は郡（County）により分割されている。それ以下の地方行政の仕組みは、州により異なっている。州憲法などにおいて、地方政府の創設の手続きから種類、権限まで規定される。一般的に、州議会の承認により地方政府が設立されるとともに、その組織、権限などを定めた憲章（Charter）が与えられる。

表 4-46 アメリカの地方政府

地方政府の種類	定義
郡(カウンティ)	<ul style="list-style-type: none"> ・州の行政事務を地区ごとに代理で処理する団体として設立された地方政府である。 ・州の地域全体を区割りして設立された場合が多く、一般的にその区域のなかにミュニシパリティなどを含む。 ・立法権・行政権を併せ持つカウンティボードという合議制理事会で運営される場合が多く、理事は公選で選出される。
市町村（ミュニシパリティ、タウン、タウンシップ）	<ul style="list-style-type: none"> ・一般的に独自の自治権能を認められた広範な行政事務を行う地方政府であり、地域住民の政治的責任に基礎を置き、住民自らの要請で設立される団体である。 ・州政府に対して法人化要請を行うことにより、州政府から憲章（Charter）を与えられる形で成立する。
シティ・アンド・カウンティ	<ul style="list-style-type: none"> ・郡（カウンティ）と市町村の両方の機能を備えた地方政府である。
学校区、特別区	<ul style="list-style-type: none"> ・単一（教育、下水道、公園管理など）、あるいは複数（上・下水道など）の行政目的のためだけに設立される地方政府であり、郡や市町村等から財政的にも独立してその事務を行う。 ・既存の地方政府の地理的、政治的領域にとらわれず設置することができる。

出典：Bureau of International Information Programs (2004), *About America, How the United States is governed*, Braddock Communications をもとに作成

(2)地域公共交通政策を実施する組織

①連邦交通省(Department of Transportation:DOT):連邦省庁¹⁶⁶

1966年10月15日の法律に基づき、1967年4月1日に開設された連邦の省庁である。組織は、大臣事務局（Office of the Secretary of Transportation）を中心として、12のエージェンシーから成る。12のエージェンシーのうち、公共交通に関する政策を担当するのは、連邦公共交通庁（Federal Transit Authority:FTA）である。12のエージェンシーには、この他に、道路政策を担当する連邦道路庁（FHWA）や航空政策を担当する連邦航空庁（FAA）などがある。

¹⁶⁶ 連邦交通省ウェブサイト <http://www.dot.gov/administrations>

②**連邦公共交通庁**(Federal Transit Administration:FTA) : 連邦交通省の下部機関
167

連邦交通省に属する 12 のエージェンシーの一つであり、連邦政府の公共交通政策を管轄する。FTA は、全国の都市やコミュニティにおける大量輸送システム (mass transportation system) の開発・改善を支援する。補助金の分配、技術的な助言、計画に関する助言等を通じて、バスや鉄道を中心とした公共交通の計画や建設、運営を支援している。

③**州交通省**(State Department of Transportation:SDOT) : 各州の交通担当省庁
連邦制をとるアメリカでは、州が主権を有しており、それに伴い各州に交通政策を担当する交通省が置かれているのが通例である。

例えば、コロラド州交通省の場合、州知事に任命された長官 (executive director) の下に、5 つの局 (Division) が存在する。そのうち、地域公共交通を担っているのは、トランジット及び鉄道局 (Division of Transit & Rail) である¹⁶⁸。

④**都市圏計画機構**(Metropolitan Planning Organization:MPO) : 広域行政組織
1970 年代前半に、連邦政府は国内の市街地域 (人口 50,000 人以上の地域) に対し、交通に関する計画策定団体を公式に設立することを義務付けた。これらの MPO は、地域から選出された担当者と州の機関の代表者で構成され、交通への資金投資に関して地域の合意を得ることを目的としている。

コロラド州には 5 つの MPO が存在し、そのうちデンバー市郡地域を管轄するのは、10 の地方政府が参加するデンバー地域政府会議 (Denver Regional Council of Governments : DRCOG) である。同会議は、MPO 以外の機能も担っている。

⑤**地方公共団体の交通担当部局**

地域の交通政策を策定し実施する。公共交通公団 (地域により形態は異なる) を設置し地方公共交通を運営する場合もある。

¹⁶⁷ 連邦交通省ウェブサイト <http://www.dot.gov/administrations>

¹⁶⁸ Colorado Department of Transportation (2014), *Organizational Chart, April 7, 2014*
http://www.coloradodot.info/about/CDOT-org-chart/at_download/file

4-4-2 地域公共交通の位置付け、歴史的経緯

(1) 地域公共交通政策の変遷¹⁶⁹

1) 1950年代まで(モータリゼーションの時代)

アメリカで最初に鉄道事業が開始されたのは19世紀末頃であり、その後、20世紀初頭には地下鉄が整備されるようになった。当時の公共交通はほとんどが民間事業者によって整備・運営されていた。20世紀初頭の急激な都市化により、人口の約6割が都市に居住するようになった。しかし、道路整備が不十分であり、自動車の普及も進んでいなかったことから、公共交通は市民の重要な交通手段として利用され、採算の取れた公共交通サービス事業が展開されていた。

しかし、第二次世界大戦が終結すると、急速な道路整備に伴う自動車の普及や航空交通網の整備により、人々の交通手段はバス・鉄道から乗用車・航空に転換していった。その後も戦後の急速な所得増加に伴い、この傾向はさらに顕著となっていった。

公共交通利用者が減少した結果、民間企業により運営されていた鉄道やバス事業は採算性を維持することが困難になり、行政が計画、管理、財政の面で大きく関与するようになった。

2) 1960年代～1970年代(公共交通支援の模索)

1961年、議会は House Act 1961 を制定し、公共交通の促進のための貸し付け等の財政支援を行った。しかし、同法は住居プログラムとして制定されていたため、都市や交通の問題を解決する仕組みとはなっていなかった。

1964年に Urban Mass Transportation Act of 1964 が制定され、より広範な公共交通支援が可能となった。この制度の補助額は少額であったが、公共交通プロジェクトへの貸し付けと助成プログラムの先駆けとなった。議会は報告書を作成し、そのなかで、「都市地域の福祉と活気、人とモノの十分な移動、住居や都市再生、道路及び各種の連邦補助プログラムの効率性は、不十分な都市交通施設とサービスにより危機に瀕している」と言及した。これにより、議会は都市の交通問題は、国家の経済・社会の発展を損なうという考えを明らかにした。この考え方は都市交通の問題を国家の問題として捉え契機となり、その後の国の政策に大きな影響を与えている。

1965年に住宅・都市開発省 (Department of Housing and Urban Development) が創設され、従来の都市交通プログラムは同省で継続されることになった。その後、1968年に都市交通プログラムが交通省 (Department of Transport) に移管され、同プログラムの所管部署として都市公共交通局 (the Urban Mass Transit Administration : UMTA) が設置された。1969年に同プログラムの予算が増額され、さらに1973年の連邦補助道路法 (Federal-Aid-Highway Act of 1973) の制定により、資本投資への補助率が80%に引き上げられ、1956年の道路歳入法に基づき創設された連邦道路基金から拠出可能な事業範囲が公共交通事業にまで拡大された。1978年には、連邦道路基金の算定式で補助金を配分していたフォーミュラ補助プログラムが複数のプログラムに分割され、また補助金の対象事業に地方部の旅客交通関連事業が新たに拡大された。

¹⁶⁹ Thompson, Louis S. (2008), *Public Transportation in the U.S.: History and Current Status*, TGA http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/Thompson-PT-history-USA_08.pdf

こうしたなか、1970年代の石油危機による燃料費の高騰は、民間公共交通事業者の経営を困難にし、各地で公共交通の公営化が行われた¹⁷⁰。

3) 1980年代以降(公共交通の本格駅支援(財源)の確保)

1982年には、燃料税を1ガロン当たり5セント増税し、そのうちの1セント分を公共交通の資本プロジェクトに充てることが、1982年陸上交通補助法で規定された。1984年には公共交通の利用促進のため、企業の雇用主が従業員に対して通勤費として月15ドルまで非課税で供与することが許可され、その後、1992年に月60ドルまでの供与が認められるようになった。また、ガロン当たり1セントの燃料税からの公共交通会計への充当に関しても段階的に引き上げられ、1987年には1.5セント、1993年に2セント、1997年に2.86セントまで増額が行われた。

4) 1990年代以降(支援の増額)

1991年、ISTEA (the Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991) が制定され、都市交通への予算の割り当ての増額が決定された。また、同年に都市公共交通局(UMTA)が連邦公共交通庁(FTA)に組織改編された。1998年にはTEA-21 (Transportation Equity Act for the 21st Century) が制定され、公共交通への予算の割り当てが70%増額され、2005年のSAFETEA-LU (Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users) 制定により、新規の交通関連プログラムの創設(例: インディアン保護区の公共交通、障害者のための公共交通、小規模プロジェクトのスタートプログラム)が行われた。2012年7月6日、SAFETEA-LUの失効に伴い、MAP-21 (Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act) が制定された。MAP-21では、条件によっては大都市においても運営補助制度への利用も認められるようになった。公共交通に対する連邦政府からの補助金の額は1988年の25億950万ドルから2011年には74億2580万ドルと約3倍に増加している¹⁷¹。

こうした公共交通への支援の強化等を背景に、1990年代以降、新たに全米で16路線のLRTが整備された。2012年現在、全米22都市圏でLRTが運行されている¹⁷²。

(2) 現在の地域公共交通の概況と地域公共交通維持・活性化政策の位置付け

1) 旅客交通に関するデータ

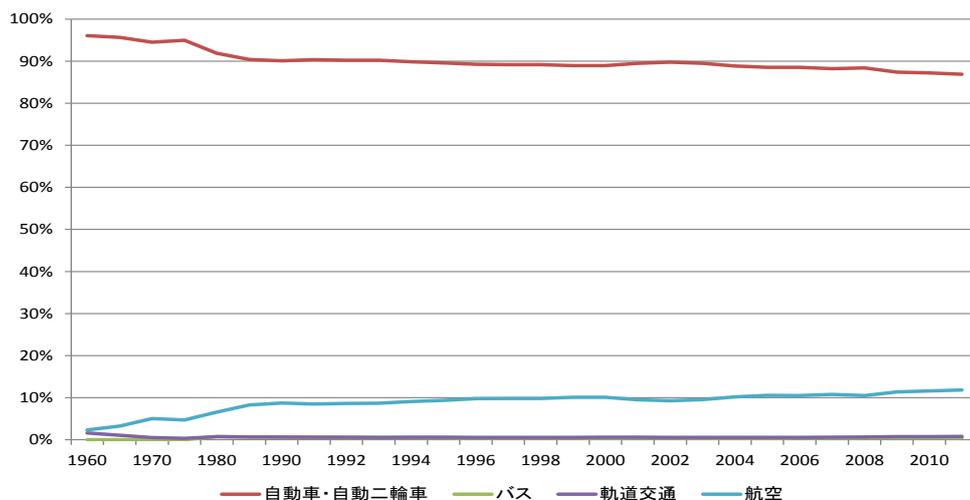
アメリカでは、1930年代以降、モータリゼーションを押し進める自動車業界の戦略によって、自動車の普及が急速に進んだ。さらに、第二次大戦後に無計画な住宅地と商業地の開発が進められたことにより、自動車の利用は一層拡大した。旅客交通の機関分担率の推移をみると、1960年から既に自動車が旅客交通に占める分担率は90%を超えていた。その後、自動車分担率は、1970年代後半に若干減少したが、現在も90%近い高い割合を示している。

¹⁷⁰ 財団法人自治体国際化協会(2007)「米国における公共交通の運営—LRTを中心として—」

¹⁷¹ American Public Transportation Association (2012), *Public Transportation Fact Book*
http://www.apta.com/resources/statistics/Documents/FactBook/APTA_2012_Fact%20Book.pdf

¹⁷² American Public Transportation Association (2012), *Public Transportation Fact Book*

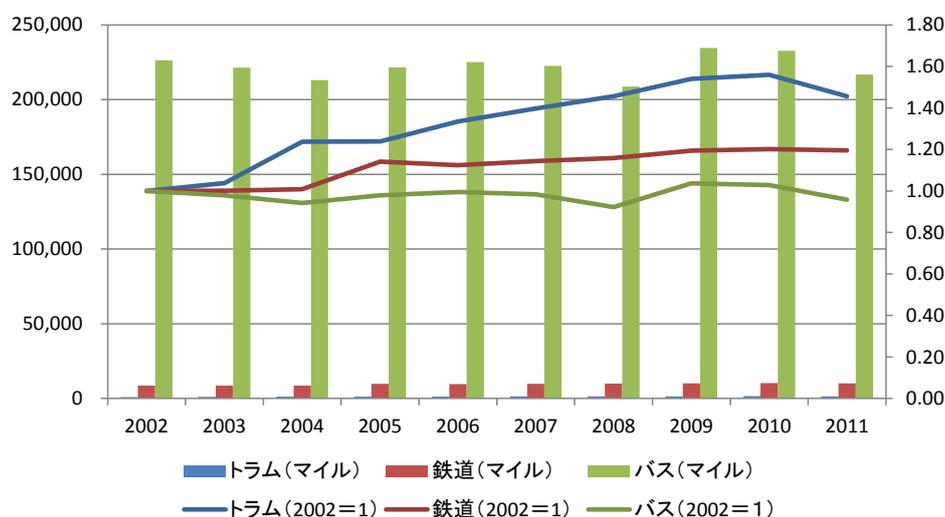
人キロベース



出典：U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation Statistics, *National Transportation Statistics*

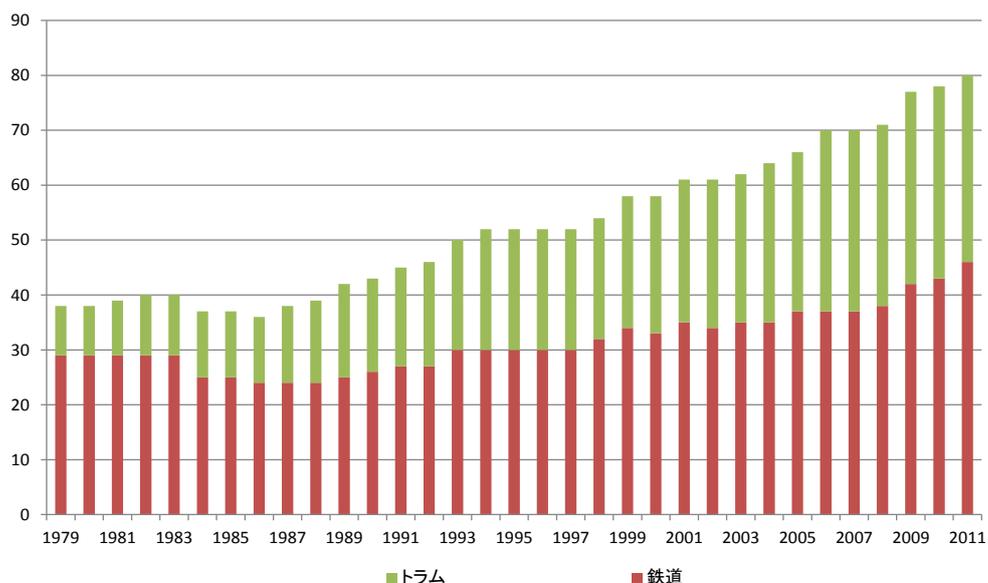
図 4-37 旅客交通の分担率の推移

アメリカは、広く平坦な国土に加え、自動車の使用を前提とした街づくりを進めてきたことから、多くの都市圏は低密度にスプロールしており、効率的な公共交通サービスの提供が難しい状況にある。このため、公共交通の整備水準は低く、図 4-38 に示すように、ここ近年の整備延長の推移をみても大きな変化はない。ただし、近年の環境や公共交通に対する考え方の変化から、ミネアポリスやシアトル等の一部都市でトラムの導入が進められており、路線数は 1979 年比較で約 5 倍の 34 路線となっている。



出典：U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation Statistics, *National Transportation Statistics*

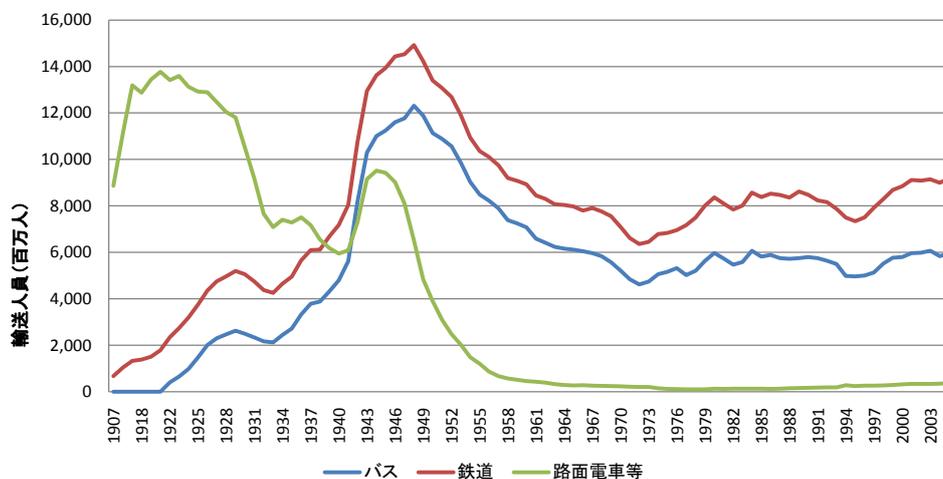
図 4-38 公共交通の営業キロの推移



出典：American Public Transportation Association (2013), *2013 Public Transportation Fact Book, Appendix A: Historical Tables*

図 4-39 鉄道とトラムの路線数の推移

1900 年代初頭は路面電車が公共交通の大部分を占めていたが、自動車が普及した 1930 年以降は徐々に減少し 1950 年代以降は急速に減少しピーク時の 10 分の一以下まで減少した。路面電車に代わりバスの利用者が急増したが 1950 年代には減少傾向に入り 1970 年代以降はほぼ横ばいで推移している。



出典：Thompson, Louis S. (2008), *Public Transportation in the U.S.: History and Current Status*, TGA

図 4-40 公共交通の輸送人員の推移

2) 地域公共交通維持・活性化政策の位置付け

第二次大戦以前は民間事業者により独立採算で運営されていたが、戦後の自動車の急速な普及などによる公共交通利用者の減少に伴い交通事業者の経営が悪化したため、公営化が進んだ。

1962年、ケネディ大統領は「都市地域の価値を維持・強化することは必要不可欠である。少なくとも都市地域の居住性と経済効率性を促進するステップが重要である。そのため、我々の国家福祉は、適切な自動車の利用と現代的な公共交通による良好な都市交通の提供を必要とする」と述べ、議会に対して、公共交通への連邦補助プログラムの創設を求めた¹⁷³。

¹⁷³ Federal Transit Administration ウェブサイト <http://www.fta.dot.gov/about/14103.html>

4-4-3 交通に関する計画のあり方

(1) 総合交通計画

1) 総合交通政策の中心となる計画

公共交通に関係する計画には、州が策定する長期州交通計画（Long Range State Transportation Plan：LRSTP）と州交通改善計画（State Transport Improvement Program：STIP）、都市圏計画機構（MPO）が策定する都市圏交通計画（Metropolitan Transport Plan：MTP）と交通改善プログラム（Transport Improvement Program：TIP）がある。

表 4-47 交通に関する計画

計画	策定者	承認	計画期間	計画事項	更新
①長期州交通計画 (LRSTP)	州交通省	州交通省	20年	将来目標 戦略 事業構想	任意
②州交通改善プログラム (STIP)	州交通省	連邦交通省	4年	交通事業の投資 プログラム	4年毎
③都市圏交通計画 (MTP)	MPO	MPO	20年	将来目標 戦略 事業構想	5年毎
④交通改善プログラム (TIP)	MPO	MPO/州知事	4年	交通事業の投資 プログラム	4年毎

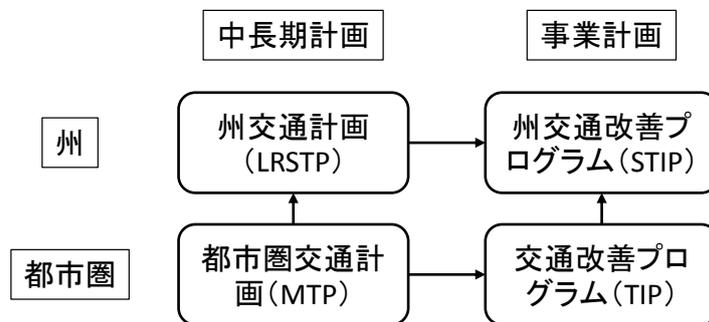


図 4-41 交通に関する計画の体系

① 長期州交通計画 (LRSTP)

各州の交通省は長期州交通計画を策定することが義務付けられている。州計画の内容は州により大きく異なっており、政策を中心とした計画や具体的な事業リストを含む計画の場合もある。多くの州の LRSTP では、以下のように、インターモーダルを考慮した交通システムや土地利用・開発等の目標と計画等の内容が含まれている。

- ・ 政策目標及びその戦略、将来の事業
- ・ 将来 20 年間の交通需要予測
- ・ 道路、公共交通、徒歩や自転車等の非動力交通、インターモーダル連携を考慮した包括的な計画
- ・ 州内の土地利用、開発、住宅及び雇用に関する目標と計画

- ・費用見積もりと利用可能な財源（運営、維持管理、資本投資） 等

②州交通改善プログラム(STIP)

STIP は州の交通関連事業の優先付け及びその財源を示すものである。なお、MPO により作成された TIP は、変更を加えることなく STIP に記載される。

連邦法と連邦規則により STIP は以下の条件を満たすことが求められる。

- ・利用可能な財源を示し財政計画を含むこと
- ・連邦道路庁（FHWA）と連邦公共交通庁（FTA）の承認を得ること

③都市圏交通計画(MTP)

都市圏地域では、交通計画は地域における交通システムへの投資方針を示すものである。連邦規則により、MTP には効率的な人と物との移動を実現する統合的なインターモーダル交通システムの発展に向けた長期及び短期の投資プログラムと施策を含めることが義務付けられている。多くの都市圏交通計画では、以下のように LRSTP と同様の項目が含まれている。

- ・政策、戦略、将来の事業
- ・道路、公共交通、非動力交通とインターモーダル連携を考慮した交通システム
- ・将来 20 年間の交通需要予測
- ・地域の土地利用、開発、住宅及び雇用に関する目標と計画
- ・費用見積もりと利用可能な財源（運営、維持管理、資本投資） 等

④交通改善プログラム(TIP)

TIP では MTP に位置付けられた交通事業と戦略のうち、今後 4 年間に実施するものを特定する。また、作成にあたっては、連邦補助を受けようとする事業を TIP に必ず含むことが求められている。TIP は、地域の交通財源を重要性の高い交通関連事業に優先的に配分するためのプログラムである。連邦法により TIP は以下の条件を満たすことを求められる。

- ・最低 4 年間の事業投資を含めること
- ・少なくとも 4 年毎に更新すること
- ・財政面で実現可能であること
- ・大気質未達成地域及び保全地区では州実施計画（State Implementation Plan : SIP）¹⁷⁴と整合していること
- ・MPO 及び州知事の承認を得ること
- ・STIP に統合されていること

以下、事例研究で取り上げるコロラド州デンバーの事例により説明を加える。

¹⁷⁴ 大気浄化法で規定された水準の大気質をどのように確保するかを示した州計画

2)コロラド州の事例

①計画策定プロセス¹⁷⁵

人口約 520 万人、面積約 10 万 3 千平方マイルを有するコロラド州の現行の州交通計画 (Statewide Transportation Plan : SWP) は、2035 年までを対象として、2008 年に策定されたものである。なお、この計画は、連邦法や州法に基づき、20 年以上の計画期間を有する必要がある。

コロラド州の交通政策全般を監督しているのは、11 人の委員から構成されるコロラド州交通委員会 (Colorado Transportation Commission) である。11 人の委員は直接州知事から任命され、交通省を監督する役割を担っている。

また、コロラド州は 15 の交通計画地域 (Transportation Planning Regions : TPR) に分けられている。15 の TPR のうち、10 は非都市部に存在し、5 は都市部 (人口 5 万人以上) に存在する。非都市部の TPR 内に存在する地方自治体は、地方計画委員会 (Regional Planning Commission : RPCs) を形成する。また、都市部の TPR 内の自治体は、連邦法で定められた MPO を形成する。MPO は連邦法に従い、各 MPO に関する地域交通計画 (Regional Transportation Plan : RTP¹⁷⁶) を策定する。また、非都市部の RTP は、コロラド州交通省との協力の下で、管轄地域に関する RTP を策定する。

州交通計画は、コロラド州交通委員会が公布した交通政策に従って、各 TPR が策定した地域交通計画をコロラド州交通省が取りまとめる形で策定された。

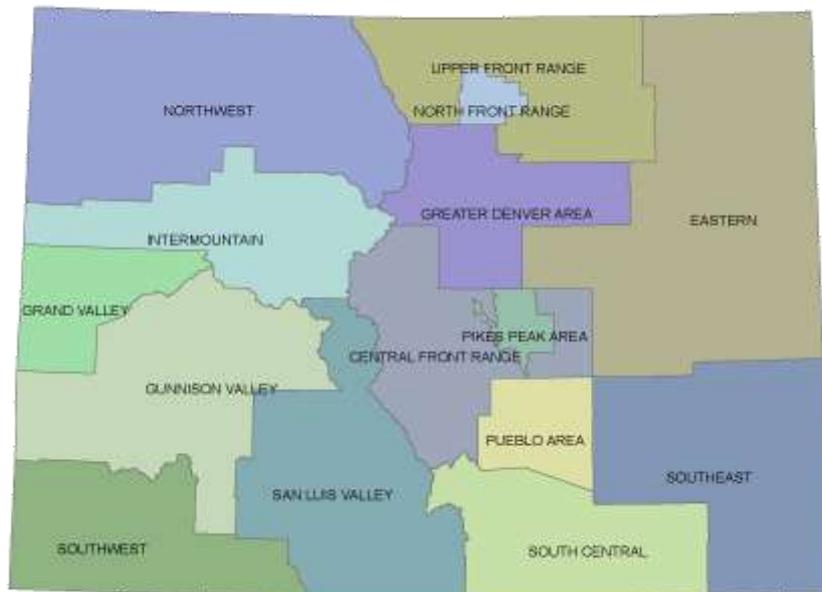


図 4-42 コロラド州の 15 の交通計画地域

¹⁷⁵ Colorado Department of Transportation ウェブサイト

<http://www.coloradodot.info/programs/statewide-planning/planning-process.html>

¹⁷⁶ MTP に相当するコロラド州での呼称。

②州交通計画の内容¹⁷⁷

計画対象期間が長期である LRSTP は、最適なマルチモーダルな交通システムの実現のための政策的枠組みやそのビジョンの概要を示したものである。同計画は、コロラド州交通委員会の政策、15 の RTP で示された需要、収入及び支出を反映させた、全州的な将来ビジョンを示すものである。そこには、交通システムを現行の水準で稼働させた場合の費用、混雑の抑制、安全性の改善、及び既存交通システムの維持に関するビジョン等が含まれており、全てのモードを対象としている。州交通計画は、幹線を基本としたものであり、全州で約 350 の幹線を対象とし、各幹線に特有の交通需要を満たすための戦略が示されている。

州交通計画は以下の目次構成となっている。

コロラド州の州交通計画「Moving Colorado: Vision for the Future」の目次構成 将来ビジョン

- 交通委員会及びコロラド州交通省からのメッセージ
- コロラド州交通計画の概要
- コロラド州交通財政及び政策実施に関する合議体

中期的実行戦略

- コロラド州交通省の戦略方針
- 地域の優先事項

主要な問題及び出現しつつあるトレンド

- 公衆の意見
- 共通のテーマ¹⁷⁸
- 交通システムに関する世論調査
- 人口動態
- 成長の交通に対する影響
- 州の道路及び橋梁の状況
- エネルギー開発
- 貨物
- 観光
- 環境
- コロラド州気候アクション計画
- トランジット及び相乗り
- 航空

全州的幹線ビジョン・システム

- 幹線ビジョン

近年の達成

最終的な見通し

- 投資カテゴリ
- 投資に関連したシステム・パフォーマンス
- 計画の総費用
- 収入と費用の差

¹⁷⁷ Colorado Department for Transportation (2008), *Moving Colorado, Vision for the Future, 2035 Statewide Transportation Plan*
<http://www.coloradodot.info/programs/statewide-planning/documents/2035%20Statewide%20Transportation%20Plan.pdf>

¹⁷⁸ コロラド州全体、地方部等、各レベルでの課題や住民の関心事について書かれている。

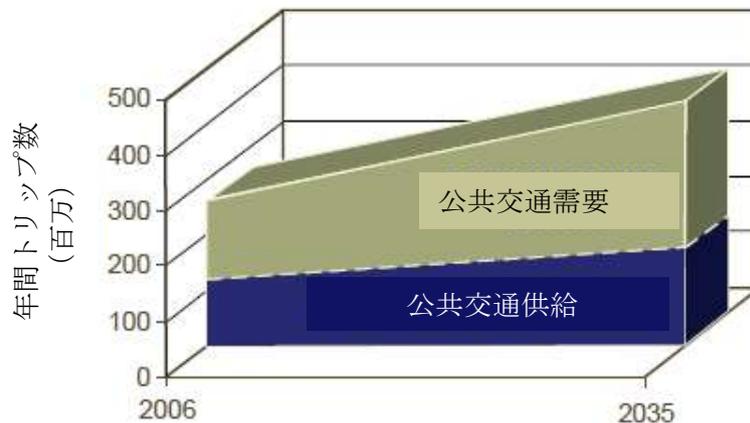
③州交通改善プログラム(STIP)¹⁸⁰

州交通計画は、優先的プロジェクトが6年間を対象とする短期の州交通改善プログラムに組み込まれることによって実行される。STIPは4年ごとに更新される。STIPに含まれるプロジェクトは、州交通計画で特定された幹線に関する戦略と一致していなければならない。どのプロジェクトがSTIPに含まれるかは、混雑、安全性、システムの品質等に関する基準に基づき、地方のTPRの担当者との協議により決定される。MPOは独自の交通改善プログラム(TIP)を策定し、STIPに含まれることになる。コロラド州では、州内5つのMPOのTIPを合わせてSTIPとしている。

④州交通計画における公共交通関連施策¹⁸¹

州交通計画において、公共交通(バス、ライトレール、カー・プール)は、大気質の改善、混雑の抑制、自家用車よりも安価な移動手段として重要であり、全州的な交通システムに欠かせない要素であると位置付けられている。

公共交通の需要は、公共交通サービスの提供よりも急速に成長すると予測されている。このため、現在のところ公共交通に対する需要のおよそ45%を満たしているが、2035年までにその割合は30%に減少すると予測されている。しかしながら、公共交通を改善するための予算は限られており、何らかの対策がなされなければ、デンバー以外の地域では公共交通に関して現状のサービス水準を維持することは不可能であるとの見方がなされている。



出典：Colorado Department of Transportation (2008), *Moving Colorado, Vision for the Future, 2035 Statewide Transportation Plan*

図 4-43 公共交通の需要と供給の将来予測

¹⁷⁹ 計画のまとめが記述されている。

¹⁸⁰ Colorado Department of Transportation ウェブサイト

<http://www.coloradodot.info/programs/statewide-planning/planning-process.html>

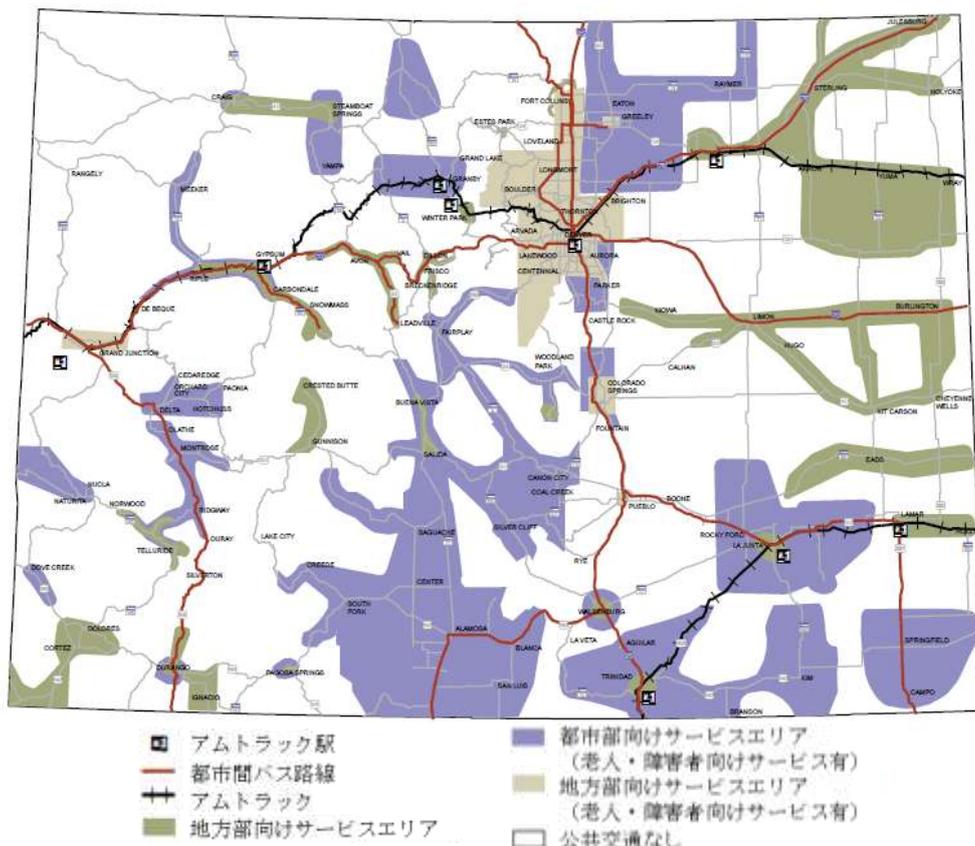
¹⁸¹ Colorado Department for Transportation (2008), *Moving Colorado, Vision for the Future, 2035 Statewide Transportation Plan*

また、公共交通サービスが必要であるにもかかわらず、公共交通サービスが提供されていないか、十分ではない地域が存在する。このような地域に対して、コロラド州交通省やその他の機関はどのような選択肢がありうるかを以下のような研究を通じて検討している。

- ・州にとって重要な鉄道幹線：州は貨物及び旅客輸送において重要な幹線を特定している。
- ・高速鉄道フィージビリティ研究：I-25 及び I-70 に沿った高速鉄道のフィージビリティに関する研究が行われている。
- ・土地利用及びゾーニングに関する研究：北西コロラド政府議会は、I-70 幹線に沿ったガイドウェイ公共交通の潜在性を検討している。
- ・コロラド州交通省ガバナンス研究：複数の政府に跨がる公共交通のガバナンスに関する研究。
- ・コロラド州地域・都市間バスネットワーク研究：バス・サービス需要や接続性に関する研究。好ましいバスルート及びそれに伴う費用を特定した。

この他に、デンバー等の都市部においてはトランジット・サービスに関する計画が行われている。

- ・デンバー都市圏：6つの軽鉄道路線の建設、BRTの改善等。
- ・コロラド・スプリング市：BRT路線の計画等。
- ・ローリング・フォーク交通局（RFTA）：BRTのフィージビリティ研究等。



出典：Colorado Department of Transportation (2008), *Moving Colorado, Vision for the Future, 2035 Statewide Transportation Plan*

図 4-44 コロラド州におけるトランジットのサービス・エリア

4) 交通計画への住民参加プロセス、計画の評価の仕組み

MPO が策定する交通計画の策定過程に適切な住民参加手続きを行うことが法律 (US Code Title23 Section 134) により義務付けられている。

同法では、以下の 3 つの条件を住民参加プロセスが満たすことを義務付けている。

- a. アクセスしやすい場所と時間帯で公開された会議を開催すること
- b. 計画を説明するため視覚的な方法を用いること
- c. 電子媒体による情報の公開を行うこと (例: インターネット等)

具体的な住民参加手続きについては各計画主体に委ねられており、計画主体により異なる住民参加プロセスを導入している。

23 USC § 134 - Metropolitan transportation planning

(6) 関係者の参加

(A) 総論

各 MPO は市民、関係する行政組織、公共交通労働者の代表、貨物の荷主、貨物サービス事業者、個人の交通事業者、公共交通の利用者、歩行者・自転車ユーザー、障害者、及びその他の団体等へ交通計画への意見を述べる適切な機会を与えなければならない。

(B) 参加計画の内容

参加計画は以下の条件を満たさなければならない。

- (i) 全ての関係団体と協議を行い作成すること
- (ii) 全ての関係団体に交通計画の内容に対してコメントを行う適切な機会を与えること

(C) 方法

(A) 項の実施にあたり、MPO は実務上可能な範囲で以下を実行すること。

- (i) アクセスしやすい場所と時間帯で公開された会議を開催すること
- (ii) 計画を説明するため視覚的な方法を用いること
- (iii) (A) 項の情報への適切な機会の提供に資するため、インターネット等の電子媒体による情報の公開を行うこと。

(例) コロラド州交通計画における住民参加¹⁸²

コロラド州交通計画の策定に当たっては、地方及び地域の交通需要を特定するために、市民、政府関係者、アメリカ先住民部族、規制当局、コミュニティ組織からの意見聴取を行った。

¹⁸² Colorado Department of Transportation ウェブサイト
<http://www.coloradodot.info/programs/statewide-planning/planning-process.html>

(2)総合交通計画と他の計画の関係(公共交通と土地利用との整合性の確保に関する手法)

アメリカでは土地利用に関して規定する権限は各州に属している。そのため、公共交通と土地利用との整合性の確保手法に関しても、全国共通の手法は確認できない。以下では、コロラド州の事例における公共交通と土地利用との整合性の確保手法を示した。

【コロラド州における公共交通と土地利用との整合性の確保手法】

コロラド州には州全体を対象とした土地利用に関する計画は存在せず、市や都市圏が策定するマスター・プラン(Comprehensive Plan)が、土地利用の基本的な指針となる。以下では、デンバー市郡における土地利用と交通との整合性のための取組例を示した。

デンバー市郡の土地利用のマスタープランは、『デンバー総合計画 2000』(Denver Comprehensive Plan 2000)である。同計画は2000年に市議会により採択されたものであり、およそ2020年までを念頭に置いた長期計画である。一方、デンバー市郡の交通戦略はデンバー都市圏(MPO)が策定する「デンバーメトロビジョン」である。

両者の方針を整合させ、デンバー市郡におけるより具体的な土地利用と交通のあり方を示すために、デンバー市郡では、『ブループリント・デンバー：統合的土地利用・交通計画』(Blueprint Denver, An Integrated Land Use and Transportation Plan)を2002年に採択した。「ブループリント・デンバー」では、TODの促進策として、ゾーニングコードの改正を挙げている。

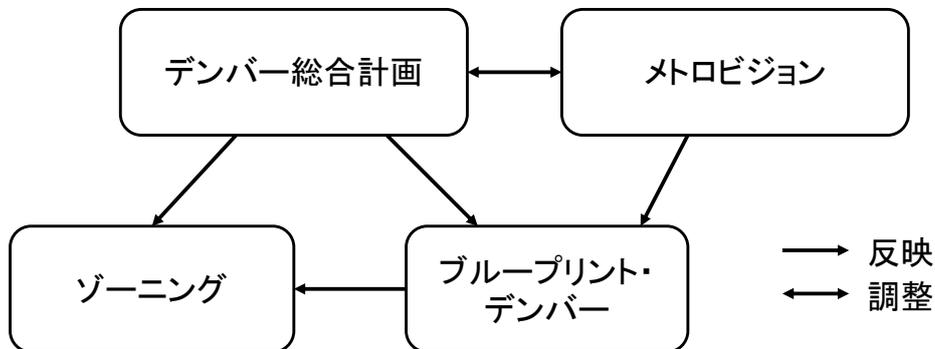


図 4-45 デンバー都市圏の各計画、ゾーニングの関係

4-4-4 地域公共交通の運営等に係るスキーム

(1) 地域公共交通に係る官民の関係性、役割・責任分担

① 交通省 (Department of Transportation: DOT)

- ・ 連邦補助プログラムの策定
- ・ 連邦補助金の交付

② 連邦公共交通庁 (Federal Transit Administration: FTA)

- ・ 公共交通プログラムの監視
- ・ バス、地下鉄、トラム、通勤電車、トロリーバス、フェリー、モノレール等を含む公共交通の計画、建設及び運営に対する補助金の交付

③ 州交通省 (State Department of Transport: SDOT)

- ・ 州交通計画のとりまとめ
- ・ 州内の各主体への補助金を含む資金の配分
- ・ 州内の各主体間の調整

④ 都市圏計画機構 (Metropolitan Planning Organization: MPO)

- ・ 1991年に、連邦政府の Intermodal Transportation Efficiency Act (ISTEA) に基づき、MPOの権限が大幅に拡大された。これによりプロジェクトに連邦政府の予算を割り当てる際には、MPOの承認を得ることが義務付けられた。また、MPOは大気環境基準を満たしているかどうか監督する責任も負うことになった。
- ・ 実施機関間の調整を図る役割を果たす。
- ・ 地域交通システムのパフォーマンスを監視する。
- ・ 資本改善プログラムを作成し、維持する。
- ・ 都市圏交通計画 (Metropolitan Transportation Plan : MTP) を作成し、更新する。
- ・ 交通改善プログラム (Transport Improvement Program : TIP) を作成し、毎年更新する。
- ・ 地域の大気質の遵守状況の確認を毎年行う。
- ・ 優先順位決定方法を策定し、地域交通の最終目標をどの程度達成するかという技術的指標に基づき、提案されたプロジェクトを評価し、順位付けを行う。

⑤ 交通事業者

- ・ 公共交通の整備・運営は、交通事業者が行う。交通事業者は、自治体、自治体の広域連合、自治体が全額出資する事業者であることが多い。

4-4-5 地域公共交通に係る財政負担と財源等

(1) 地域公共交通に係る財政負担の状況と補助の財源

1) 連邦政府の交通に関する補助スキームとその財源

① MAP-21 制定前(SAFETEA-LU)の概要

MAP-21 が制定される以前、2005 年 8 月 10 日に制定された SAFETEA-LU が適用されていた。SAFETEA-LU は、2005 会計年度から 2009 会計年度にかけて、道路、交通安全及び公共交通への財源を確保することを目的に、総額 2,441 億ドルを各プログラムに分配することを規定した法律であり、ISTEA や TEA21 と同様に、国の交通ニーズに合わせた重要な交通インフラを維持・発展させていくための投資資金としての役割が求められている。また、同法では、交通システムが抱える様々な問題（安全性や混雑、物流の効率性、モード間の連携、環境保護等）に焦点を当てるとともに、地域における問題を解決するための意思決定がより柔軟に行えるようになっている¹⁸³。プログラムにおいても、統廃合が行われたのに加えて、交通安全関係施策が充実・強化されているのが特徴である。また、各プログラムにおける公共交通への補助はこれまで資本費用に対してのみ補助が行われていたが、同法からは小都市における運営費への補助金の割り当てが認められるようになった。なお、SAFETEA-LU は 2009 年に失効した後も、2012 年会計年度まで期間の延長が行われた。

② MAP-21 の概要

2012 年 7 月 6 日に SAFETEA-LU に代わる新しい法律として MAP-21 が制定された。同法では、2013 会計年度の連邦公共交通助成プログラムに 106 億ドル、2014 会計年度には 107 億ドルの財源が割り当てられている。このプログラムの財源の 80% が燃料税等、残りの 20% は一般財源によるものである。各プログラムにおける資金の割り当てはフォーミュラと呼ばれる算定式により分配されるものと、所管官庁の裁量により割り当てられるものがある。2013 及び 2014 会計年度予算の内訳は以下の表のとおりである。

表 4-48 MAP21 による公共交通資金

プログラム	単位：千ドル			
	2013 会計年度	2014 会計年度	総計	割合
(1) 信託資金プログラム	8,478,000	8,595,000	17,073,000	80.3%
都市部向けフォーミュラ	4,397,950	4,458,650	8,856,600	41.6%
維持・修繕	2,136,300	2,165,900	4,302,200	20.2%
地方向けフォーミュラ	599,500	607,800	1,207,300	5.7%
成長・高密度地域フォーミュラ	518,700	525,900	1,044,600	4.9%
バス関連	422,000	427,800	849,800	4.0%
高齢者と障害者	254,800	258,300	513,100	2.4%
計画	126,900	128,800	255,700	1.2%

¹⁸³ Federal Highway Administration (2005), *A Summary of Highway Provisions in SAFETEA-LU*
<https://www.fhwa.dot.gov/safetealu/summary.htm>

プログラム	2013 会計年度	2014 会計年度	総計	割合
公共交通指向型開発計画プログラム	10,000	10,000	20,000	0.09%
国立交通機関	5,000	5,000	10,000	0.05%
国立交通データベース	3,850	3,850	7,700	0.04%
バス実験施設	3,000	3,000	6,000	0.03%
(2)一般会計プログラム	2,100,000	2,100,000	4,200,000	19.7%
新規供用大規模事業	1,907,000	1,907,000	3,814,000	17.9%
FTA 運営	104,000	104,000	208,000	1.0%
調査・開発・証明・配置	70,000	70,000	140,000	0.7%
交通機関共同研究プログラム (TCRP)	7,000	7,000	14,000	0.1%
技術支援・規格開発	7,000	7,000	14,000	0.1%
人的資本・訓練	5,000	5,000	10,000	0.05%
緊急安全プログラム	必要額	必要額	必要額	必要額
総計(1)+(2)	10,578,000	10,695,000	21,273,000	100%

公共交通分野において、SAFETEA-LU からいくつかのプログラムの変更が行われている。MAP-21 においては、新たに 6 つのプログラム（安全プログラム、維持・修繕プログラム、資産管理プログラム、バス及びバス施設プログラム、緊急安全プログラム、公共交通指向型開発計画プログラム）が新設された。また、統廃合により、6 プログラムが廃止、3 プログラムが統合されたことにより、安全性や維持管理、性能、効率性がより重視されたプログラム構成となっている。

公共交通にかかる補助金プログラムとしては主に 6 つある。

i. 都市部向けフォーミュラ補助金

この補助金は都市部における公共交通を支援することを目的としており、公共交通プログラム全体における最大の項目である。補助金の分配額における基準については、人口 20 万以下の地域に対しては人口、人口密度及び低所得者数に応じて決定される。人口 20 万人以上の地域については、人口・人口密度、低所得者数やバスにおける台・マイルあたりの歳入額などを総合的に計算し決定する。

ii. 維持・修繕

鉄道や固定式ガイドウェイシステム等の維持や修繕を主な目的とした補助金である。プログラム全体に対して約 20%を占めており、SAFETEA-LU での固定式ガイドウェイ近代化プログラム（the Fixed Guideway Modernization Program）を新しくしたものである。この新しい補助金は大きく二つの要素に分けられており、97.15%は過去 7 年間の固定式ガイドウェイシステム運営におけるルートや歳入に応じて助成される。残りの 2.85%は、多人数乗車車両のための設備を提供するバス・サービスに対して助成が行われる。

iii. 地方（都市部以外）向けフォーミュラ補助金

人口 5 万人以下の地方部における公共交通に対して資本や計画、運営の補助を行うことを目的とした助成である。予算の振り分けに関しては、地方の場合は、予算の 83.15%が面積及び人口によって分配される。残りの 16.85%は、歳入/台マイルや低所得者数によって配分される。なお、州は少なくとも 15%を都市間バス事業へ助成することが求められる。

iv. ニュースターツ（新規供用大規模事業）

この助成は、鉄道の新規供用や延長、バスの短時間トランジット事業及びフェリーサービスの改善等を目的として作られた。この助成は一般財源により運用されており、公共交通プログラム全体の 18%程度を占める。この助成を受けるには、事業の正当性や地方財政に関する評価を受ける等いくつかのプロセスが必要となる。また、1年で完了する小さなニュースターツ事業は、総予算 2 万 5 千ドル以下であり、かつ連邦政府の負担は 7500 万ドル以下であることが要件となっている。

v. バス及びバス施設

このプログラムは、バス及びその関連する装備の交換、修理、購入及びバスに関連する設備の建設に対して助成することを目的としている。予算は、各州に 125 万ドルずつ、ワシントン D.C 及びプエルトリコに 50 万ずつ分配される。残りの予算に関しては、人口や車両の歳入/マイル、乗客/マイル等の要素をもとに分配額が決定される。

vi. 高齢者及び障害者用

このプログラムは、高齢者や障害者のニーズに応じた公共交通を支援することが目的である。SAFETEA-LU の高齢者及び障害者プログラム（the Elderly Individuals and Individuals with Disabilities Program）と New Freedom Program を一つにしたものであり、予算は大都市地域に 60%、小都市に 20%及び地方部に 20%を振り分ける。それぞれのカテゴリ内において、高齢者や障害者の数に応じて各地域に割り当てることとされている。

③各行政主体の負担割合

公共交通のサービスを提供する上で、大きく二つのコスト（運営費及び資本費）がかかる。運営費には、車両の運行や維持、駅やその他設備の維持修繕、資本費用には、バスや線路等の設備購入がそれぞれ含まれている。表に示されるように、連邦では総運営費用に対する支出が 10%以下であるのに対して、資本費用に対しては 40%を超える高い割合で支出している。以下の表は公共交通サービスの提供における各行政主体の事業支出及び資本支出の負担割合を示している。

表 4-49 公共交通サービスの提供における事業支出と資本支出の関係(2010 年度)

	運営費用		資本費用		総費用	
	%	10億ドル	%	10億ドル	%	10億ドル
運賃、その他収入	37.5	14,675	0.0	0	25.8	14,675
地元自治体	28.1	11,007	44.6	7,952	33.3	18,958
州政府	25.0	9,761	14.2	2,537	21.6	12,298
連邦政府	9.4	3,675	41.2	7,336	19.3	11,011
総計	100.0	39,117	100.0	17,824	100.0	56,942

(2) その他(利用者または事業に対する減税措置等)

1) 交通に関する税制

① 交通税制

【Commuter Choice Tax Initiative: CCTI¹⁸⁴】

1998年のTEA-21において、連邦税規則(tax code)を見直し、通勤に関する財政インセンティブ制度であるCCTIを創設した。CCTIは従業員が通勤時に自動車以外の交通手段を利用するような取り組みを行った企業に対して、税金の免除・控除を行う制度である。

- i. **Employer-Paid Transportation Benefits**: 雇用主は一人当たり1か月100ドルを上限に公共交通またはバンプール¹⁸⁵で通勤する従業員に支給することができる。この100ドルは非課税となる。
- ii. **Employee-Paid, Pre-Tax Transportation Benefits**: 雇用主は一人当たり1か月100ドルを上限として従業員が給料を、非課税の公共交通料金あるいはバンプール料金に変換することを選択させることができる。
- iii. **Shared-Cost Transportation Benefits**: 雇用主は従業員と公共交通の料金あるいはバンプールの費用を共同で負担することができる。雇用主は費用の一定割合を負担し税控除を受け、従業員には給料の一部を非課税の公共交通料金あるいはバンプール料金に変換させることができる。
- iv. **Parking Cash-Out**: 雇用主は従業員に対して従来の駐車スペースを月80ドル支払うことで使用を続ける選択肢を与えることができる。

例えば、もし企業が従業員に月80ドルを補助する場合、従業員は以下の3つの方法から選択することができる。

- a) 月80ドル支払い駐車場を使用する
- b) 駐車場の使用をあきらめ毎月80ドルの課税対象となる追加的な給与を受け取る
- c) 非課税となる公共交通あるいはバンプール代80ドルを受け取る。

② 減免措置

【燃料税の還付(Fuel Tax Credits and Refunds)¹⁸⁶】

¹⁸⁴ ACT (2002), *Commuter choice America's way to work*

¹⁸⁵ バンなどによる相乗り

¹⁸⁶ Department of the Treasury, Internal Revenue Service (2013), *Excise Taxes (Including Fuel Tax Credit and Refunds)*
<http://www.irs.gov/pub/irs-pdf/p510.pdf>

一定の条件を満たすバス事業者は、支払った燃料税の還付を受けることが出来る。
この制度の対象となるのは以下の条件を満たす事業者である。

a. **都市間バス事業者**：一般公衆が利用できる定期路線バスまたは座席数 20 席以上の非定期バス

b. **都市圏内で運行するバス事業者**：都市圏内で運行するバス事業者のうち以下の条件を満たす事業者。

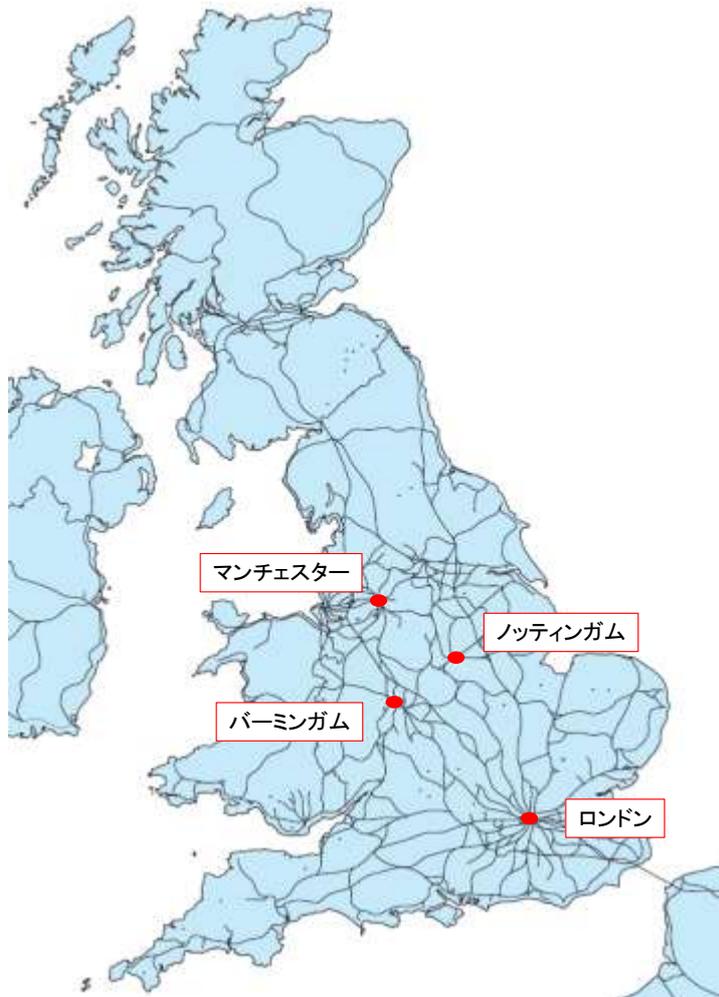
- ・一般公衆が利用可能なこと
- ・決まった路線、時刻に従い運行していること
- ・運転席を除き 20 席以上の座席を備えていること
- ・州政府または地方公共団体と運行契約を締結していること

5 欧米諸国における地域公共交通に関する応用的調査

5-1 ノッティンガム市(イギリス)

5-1-1 現在の地域公共交通の概要

イングランドのほぼ中央に位置するノッティンガム市は、2011年現在人口約30万人、都市圏人口は65万人、面積は74.6km²の地方中核都市である。同市は、産業革命期に石炭や織物業を中心に発展したが、戦後は基幹産業の衰退の影響により地域経済は悪化した。その後、基幹産業はサービス業へと移り、産業別就労人口の比率は90%近くにまで達している。



出典：National Rail Enquiries より作成

図 5-1 ノッティンガムの位置図

同市では、トラムやバス、都市間鉄道等の公共交通が整備されている。トラムは2004年に1号線(NET1)が開業し、中心部と郊外を結んでいる。また、2014年の冬にはフェーズ2による延伸工事が終了し、開業予定である。

駅の周辺には、既存または新設のP&R施設が整備されており、2013年現在約4,000台の駐車スペースが提供されている¹⁸⁷。

¹⁸⁷ 出典：Nottingham City Council ホームページ “Park and Ride”



出典：Nottingham City Council (2011), *Nottingham Express Transit Phase Two: Full Business Case*

図 5-2 トラムの路線図

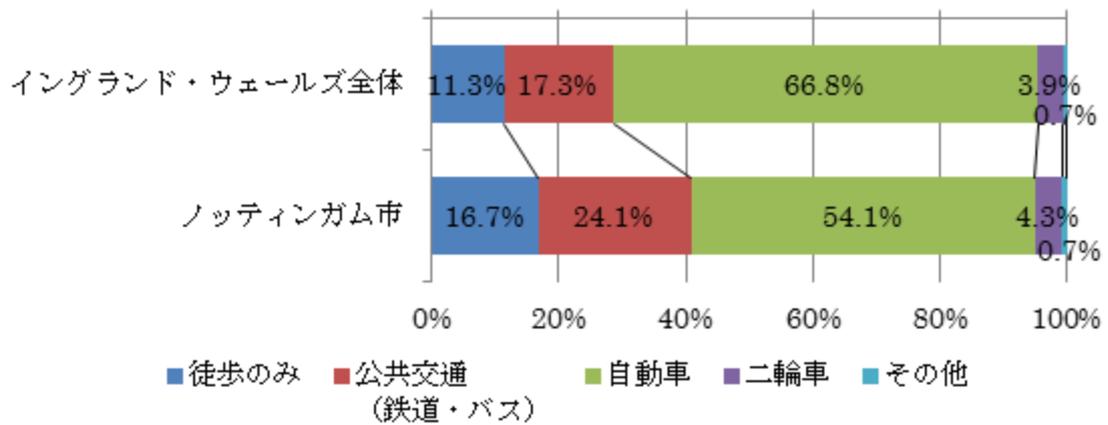
バスは、複数の事業者（Nottingham City Transport 社、Trent Barton 社、他）により運営されており、路線バスの他、コミュニティ・バスも運行されている。

また、都市間鉄道のターミナル駅であるノッティンガム駅はイーストミッドランド地域における混雑駅の一つであり、2009 年には 620 万人が利用している。同駅はロンドンやマンチェスター、バーミンガムなどイギリスの主要な都市と結ばれており、ビジネスやレジャーなどでの交通の要衝となっている。

同市の交通分担率は、自動車 が 54.1%、公共交通が 24.1%、徒歩が 16.7% となっ

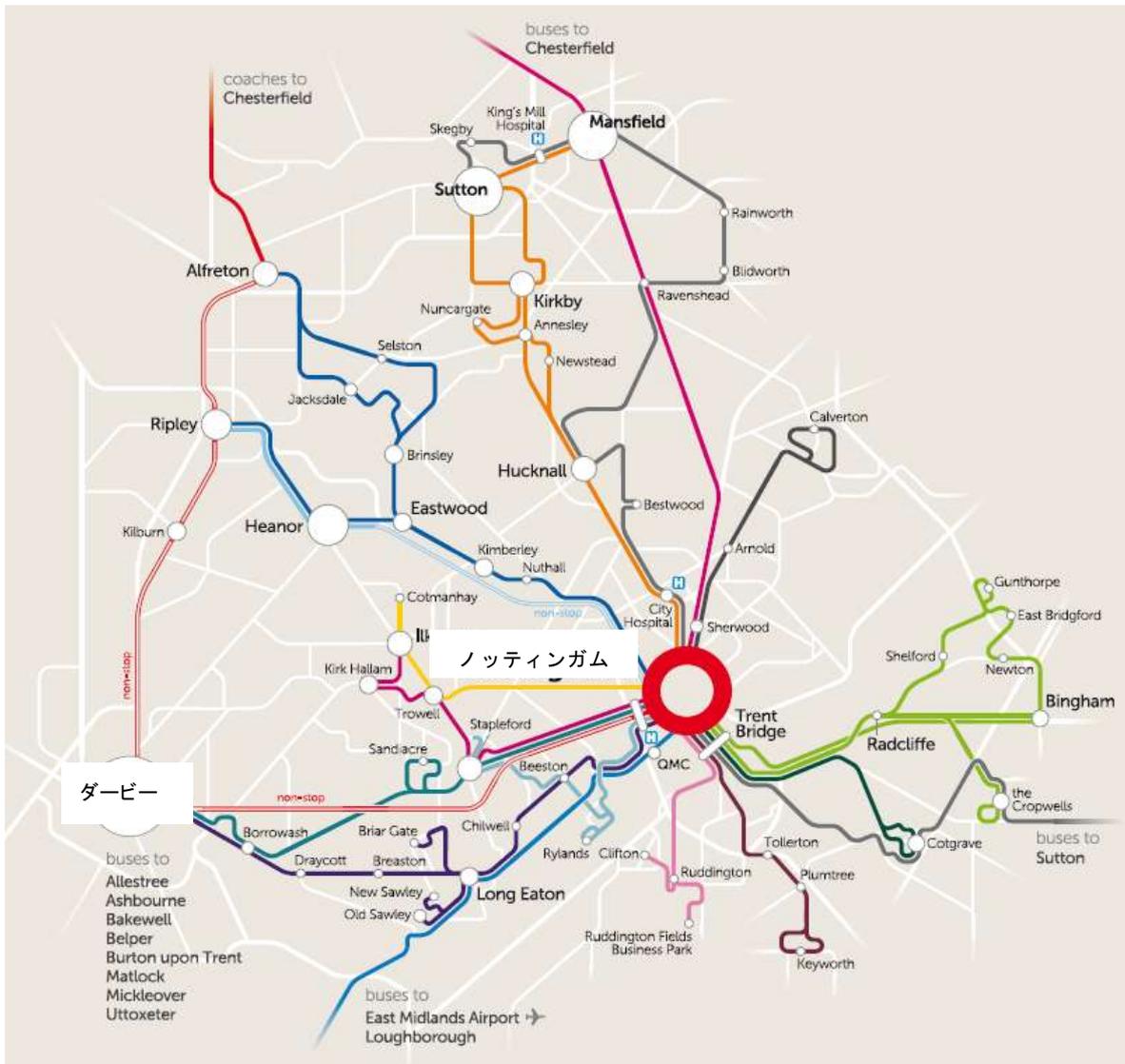
<http://www.nottinghamcity.gov.uk/parkandride>

ており、公共交通分担率は比較的高い水準となっている。



出典：2011 Census

図 5-3 ノッティンガム市の交通分担率



出典：Trent Barton 社路線図

図 5-5 Trent Barton 社が運行するノッティンガム市からのバス路線図

5-1-2 地域公共交通の歴史的経緯

(1) 地域公共交通の歴史的経緯¹⁸⁸

イギリスでは 1979 年からのサッチャー政権により、エンタープライズゾーン¹⁸⁹、都市開発公社の設立¹⁹⁰、都市開発補助金等¹⁹¹郊外開発政策が実施され、郊外への大型商業施設の出店が増加し、中心市街地の衰退が見られるようになった。また、周辺からの自動車交通が増加し、中心部の道路網の渋滞は深刻な状態となっていた。こうした状況を受け、1980 年代後半に、地域の民間企業を中心とした利害関係者により TCM (Town Center Management) の取組が行われるようになり、政府もこうした取組を奨励した。TCM は、中心市街地全体を大きなショッピングセンターと見立て、運営・管理を行うことで、アクセスの向上や街路空間の演出、安全や環境美化を進めていった。特に交通分野では、アクセスの改善を重視し、中心市街地の歩行者優先エリアの拡大や駐車場の改善、P&R の促進や深夜バスの運行など総合交通対策を実施した。また、混雑緩和策として LRT の導入も注目されており、その後、1994 年のグレーター・ノッティンガム LRT 法が制定され、1 号線の建設が正式に承認された。

2000 年交通法により道路や公共交通、自転車、歩行者などを含んだ総合交通体系の実現に向けた計画である LTP の策定がイギリスの地方交通管理者に義務付けられ、ノッティンガム市はノッティンガムシャー・カウンティと共同で LTP1 (2001~2005 年度) と LTP2 (2006~2010 年度) を策定した。主な取り組みとしては、日中の中心市街地内の街路を段階的に通行止めにし歩行者優先とする「クリア・ゾーン事業¹⁹²」や、クリア・ゾーン事業の対象区域を拡大するとともに、歩道の拡幅や迂回路の整備を実施した「ターニングポイント事業」(2004 年から実施)がある。また、2004 年には中心市街地活性化に大きく貢献したと評価されているノッティンガム最初のトラムが整備された。2011 年には、自動車の需要管理を行うために職場駐車場課金 (Workplace Parking Levy : WPL) をイギリスで初めて導入した。WPL の収入はトラム整備、駅の改良、バスへの補助など公共交通の改善に利用されている。また、市が運営していたスクールバスを廃して路線バスへ集約する取り組みや、従来、マイカーやタクシーで行われていた市内の 2 つの主要病院間の移動のためにシャトルバスサービスを提供¹⁹³すること等によって効率性と利便性の向上を図る取り組みも行われている¹⁹⁴。

¹⁸⁸ 永瀬雄一 (2008)「ノッティンガムにおけるまちづくりの取り組み」運輸調査局 現地ヒアリング調査による。

¹⁸⁹ 1980 年の地方政府・計画・土地法に基づき、新規ビジネスや既存のビジネス拡大の支援のために、固定資産税や法人税の優遇措置、開発規制の緩和等の支援策が受けられる地域を指定する制度。

¹⁹⁰ 1980 年の地方政府・計画・土地法に基づき、民間投資の促進及び開発主導による地域再生を実現するための推進主体として設置された組織。

¹⁹¹ 1982 年に創設。民間だけでは投資リスクの高い事業を推進することが目的であり、指定された事業において、民間部門の採算ベースに乗るまでの差額を補助。

¹⁹² 混雑緩和や歩行者の安全・アクセス性の向上を目的に、2001 年から市中心部への自動車流入規制を実施。

¹⁹³ バスの運行にかかる費用は、タクシー代の代わりとして病院が負担。

¹⁹⁴ 現地ヒアリング調査による。



写真 5-1 ノッティンガムのトラムの様子

(2)地域公共交通が直面している課題や将来展望¹⁹⁵

現在、トラムの計画路線では市が大株主である民間事業者により路線バスが運行されている。他の都市では、トラムやバスによる熾烈な競争が行われているが、ノッティンガム市では、そうした競争を避けるために、トラムの完成後は、バス路線を変更することを検討している。

¹⁹⁵ 現地ヒアリング調査より

5-1-3 交通計画の内容

(1)第 3 期地方交通計画(LTP3)¹⁹⁶

1)LTP3 の概要

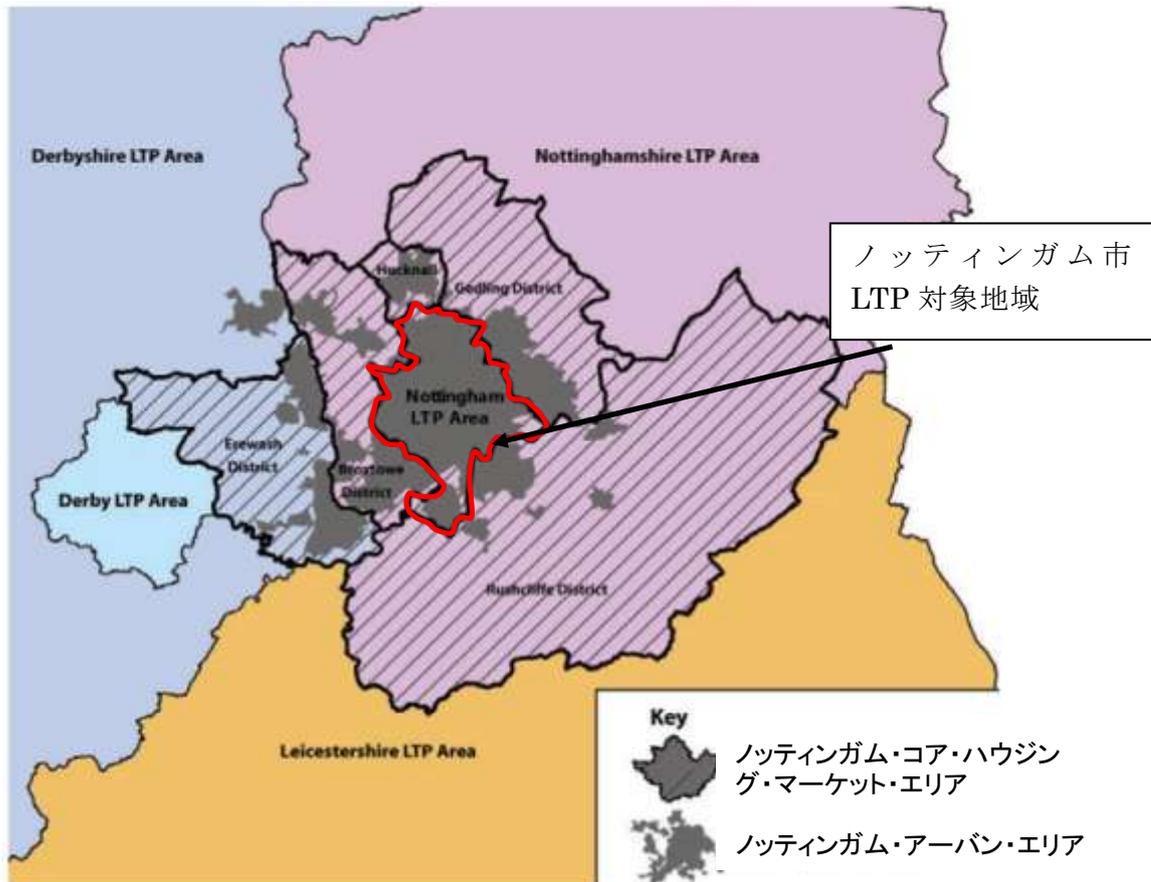
ノッティンガム市の地方交通計画 (Local Transport Plan : LTP) は 2008 年交通法に基づく法定文書であり、市の長期的交通戦略と 3 年ごとの投資プログラムを示したものである。2014 年現在、最新の LTP は 2011 年 4 月 1 日に発効された第 3 期の LTP であり、前身の 2006 年から 2011 年を対象とした第 2 期 LTP を置き換えるものである。以下の二つの文書から構成されている。

- ①地方交通計画 3：戦略 2011-2026
- ②地方交通計画 3：実行計画 2013-16

2)対象地域及び周辺との調整

ノッティンガム第 3 期 LTP の計画対象地域は、ノッティンガム市のみである。ノッティンガム市の人口はおよそ 30 万人である (2011 年)。また、ノッティンガム・コア・ハウジング・マーケット・エリア (図 5-6 参照) は、ノッティンガム市の他、ブロクストウ (Broxtowe)、ゲドリング (Gedling)、ラシュクリフ (Rushcliffe)、エレウウォッシュ (Erewash)、ハックナル (Hucknall) から成るエリアである。このエリアは、今後人口が増えると予測されるエリアであり (2005 年 76 万 8000 人、2026 年には 82 万 4000 人)、住宅供給や被雇用者が増加すると見込まれている。このため、このエリアに属する自治体は共同コア戦略 (Aligned Core Strategy) を策定し、開発の枠組みを設定している。また、ノッティンガム市、及び同市と隣接する 2 層制の地域であるノッティンガムシャーとダービーシャーの 3 つの地方交通管理者は、自発的な合意の下に、共通の 15 年の計画対象期間を有する LTP 戦略を策定している。

¹⁹⁶ Nottingham City Council (2011), *Nottingham Local Transport Plan Strategy 2011-2026*
https://www.google.co.jp/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CBwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.nottinghaminsight.org.uk%2Fd%2F94332&ei=MtGrU5SpG4PHkAXdnIGwBw&usg=AFQjCNEaCh_84ShLez8WoOXV8sEp8QLORA



出典：Nottingham City Council (2011), *Nottingham Local Transport Plan Strategy 2011-2026*

図 5-6 ノッティンガム市 LTP 対象地域

3) LTP の戦略目標

社会・経済・環境に関する 2030 年までのノッティンガム市の長期的目標は、持続可能なコミュニティ戦略 (Sustainable Community Strategy : SCS) により設定されている。この戦略や、国の交通政策などに基づき、ノッティンガム市は、交通に関する長期ビジョンを設定した。このなかで、ノッティンガムの生活の質を高めるために、徒歩、自転車、公共交通を重視することを示している。

ノッティンガムの交通改善に関するビジョン

ノッティンガム 2026 : 安全、清潔、意欲的、誇りある都市への貢献

様々な交通手段の供給は、人々の日々の生活にかかわる問題である。我々はノッティンガムにおける交通が、人々が居住し、働き、学び、訪れることを望むような、成功と公平の上に築かれた経済を有する、ダイナミックで国際的な重要都市にふさわしいネットワークを供給することを望んでいる。

我々は、文化の変化により、ノッティンガム市民及び訪問者が第一の選択肢として

徒歩、自転車または公共交通を選択するようになることを望んでいる。我々は、混雑を解消し、市の経済再生を支援し、より安全で健全な環境に貢献するアクセシビリティと機会の平等を促進する一方で、自動車からの排出を減らし炭素消費量を減少させることを目標としている。この計画の中心には、市民の生活に大きなインパクトを与えうる、近隣における小規模の改善への働きかけがある。このようにして、ノッティンガム全体、市民、及び訪問者の生活の質が保証される。

また、LTP においては、SCS に基づき交通の戦略目標が定められており、持続可能な交通システムの提供や低炭素型の交通ネットワークの創出、就業先への交通アクセスの改善等を掲げている。

表 5-1 持続可能なコミュニティ戦略と LTP の交通に関する戦略目標

持続可能なコミュニティ戦略	LTP の交通に関する戦略目標
<ul style="list-style-type: none"> ・ 科学、革新、スポーツ、文化におけるノッティンガムの国際的地位の発展 ・ 意欲の喚起 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 経済の繁栄と成長を実現する世界クラスの持続可能な交通システムの提供
<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境的に持続可能であること 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 低炭素交通システム及び弾力的な交通ネットワークの創出
<ul style="list-style-type: none"> ・ 全ての子供と若い人の成功・達成の保証 ・ 在地の人々によりよい就業先を提供することにより、貧困と欠乏に対処する ・ 公平性と機会の平等性の達成 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 在地の雇用及び訓練機会を含む、主要サービス、雇用、訓練へのアクセスの改善
<ul style="list-style-type: none"> ・ ノッティンガムの近隣地区を変容させる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民の生活の質の改善及びノッティンガムの近隣地区の変容
<ul style="list-style-type: none"> ・ 犯罪、犯罪への恐れ、薬物利用、反社会的行動を減少させる ・ 保健及び暮らしの改善 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民の安全で、独立し、活動的で、健康的なライフスタイルへの支援

上記の戦略目標を達成するための課題を下表のとおり整理している。

表 5-2 第3期 LTP の戦略目標と課題

戦略目標	課題
<p>経済の繁栄と成長を実現する世界クラスの持続可能な交通システムの提供</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・保守が必要な交通インフラの増加。 ・都市に繋がる主要ルートと環状道路におけるピーク時の混雑により運営費用が上昇し、またバス・サービスの信頼性が低下している。 ・全国ネットワークへの鉄道及び道路の接続が不十分。ロンドン及び他の主要都市、国際的ゲートウェイへの所要時間が本来あるべきよりも長い。このことは、他都市と比較して、ノッティンガムにとって経済的に不利な条件となっている。 ・計画された住宅及び雇用の増加に対応するには不十分な地方交通ネットワーク。
<p>低炭素交通システム及び弾力的な交通ネットワークの創出</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・実現が非常に困難な炭素削減の国家目標へ貢献する。 ・気候変動及び異常気象に対応するために、弾力的な地方交通システムを設計、開発、維持する。 ・将来の供給不安及び価格の高騰を視野に入れ、石油への過度の依存に対処する。 ・将来の交通インフラ開発及び維持管理が洪水リスクを悪化させないようにする。
<p>在地の雇用及び訓練機会を含む、主要サービス、雇用、訓練へのアクセスの改善</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・都市における高いレベルの社会的排除。 ・とりわけ最低収入の人々の必要不可欠なサービスへのアクセスを改善し、選択と自立した生活を支援するため、交通のカバー範囲、物理的アクセシビリティ、価格を改善する。 ・低い「移動意思限界」(travel horizon)¹⁹⁷に対処する。 ・ノッティンガム市民のスキルを改善し、失業を減少させるために、交通部門内において訓練及び地域の人々の雇用機会を創出する。
<p>市民の生活の質の改善及びノッティンガムの近隣地区の変容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ノッティンガムに点在する貧困地区の環境を再生させる。 ・交通インフラ及び公共スペースの改善を通じて、再生イニシアチブを支援する。 ・緑地、オープン・スペース、居住エリア、地方中心地へのアクセスを整備・改善する。
<p>市民の安全で、独立し、活動的で、健康的なライフスタイルの支援</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・都市の各居住地に住む人々の間に存在する、大規模な健康上の不平等に対処する。ここには、若年層の肥満の抑制、及び心血管疾患から影響を受ける成人の数の減少への貢献を含む。 ・交通の市民に対する悪影響、とりわけ人々の健康と暮らしに影響を与え得る大気質及び騒音の影響を減少させる。 ・道路事故の負傷者、とりわけ交通弱者の負傷者を継続的に

¹⁹⁷ 個人が移動してもよいと感じる範囲。

戦略目標	課題
	削減する。 ・市民の移動意思限界を制限する犯罪及び犯罪への不安を減少させる。

出典：Nottingham City Council (2011), *Nottingham Local Transport Plan Strategy 2011-2026*

ノッティンガム LTP では限られた財源の下、効果的に目標を達成するために介入方法に優先度をつけて実施することとしている。

表 5-3 ノッティンガム LTP の介入方法と施策

優先度	介入方法	施策の種類
1	資産管理	・劣化及び長期的損害を防ぎ、既存の交通サービスを維持するように、既存の交通資産の管理・維持を行う施策
2	需要管理	・移動の必要性を減らし、トリップ長を短くするための土地利用と交通計画の統合 ・より持続可能な交通モードの利用を促進するための施策 ・乗用車での移動需要を減少させるための駐車場政策や財政施策
3	代替手段の促進	・徒歩、自転車、公共交通ネットワークのインフラストラクチャ及び施設の改善を通じた持続可能な代替手段の提供 ・統合的な設計やチケット施策により異なる交通モード間の乗り換えの改善
4	効率性の改善	・持続可能な交通モードを優先した道路空間の利用 ・交通流をスムーズにする技術の利用 ・管理の改善による既存ネットワークの最も効率的な利用 ・クリーンで低炭素な車両の利用促進
5	容量の拡大	・最後の手段として、新たな道路インフラを建設

自動車に代わる持続的な交通手段を提供するため、第 3 期ノッティンガム LTP では鉄道駅の交通結節機能の改善、LRT2 号線の建設やバス路線の改善等を計画している。

表 5-4 公共交通に係る主な施策

施策	内容
Nottingham Station Hub	このプロジェクトでは、ノッティンガムへのゲートウェイとして、最先端の公共交通結節機能を目指している。主にノッティンガム駅及び駅周辺の再開発が行われる。再開発には、

施策	内容
	約 100 台収容可能な駐輪場や駅内に 830m ² 分の小売店舗用地の確保、公共交通間の乗り換え時の利便性を高めるコンコースの設置などが含まれている。
NET Phase2 (トラムの 2 号線)	これは 17km に及ぶトラムの路線延伸計画である。人口密度の高い市の南西部 (クリフトン) や西部 (チルウェル) 等からのアクセス性を高める狙いがある。
路線バスの改善	市では、継続してバス事業者と連携し、バス路線の改善、バス優先施策、バスレーンの取り締まりを実施する。
交通モードの統合	P&R やバス停での乗り換えの改善、歩行者や自転車利用者のための施設の改善を通して、公共交通の利用を高める。
LinkBus 路線の改善	LinkBus 路線の改善を通して現在のアクセシビリティをさらに高めるために、中心部から離れた職場への新路線の拡大やトラム 2 号線との連携等を行う。
待合施設の改善	待合施設の質は人々の公共交通利用における意思決定において大きな影響を与えていることから、施設の設備や情報提供の内容の質等の改善を行う。

4) 交通計画策定プロセス¹⁹⁸

ノッティンガム市の LTP 計画プロセスは、過去 10 年以上にわたる協力や連携を通して策定されてきた¹⁹⁹。時代に合わせ、政策の方針も交通の需要管理から成長抑制へと変化している。ノッティンガム市とノッティンガムシャーが共同で策定した第 2 期 LTP は、「Center of Excellence」としてイギリス交通省に選定され、年間 10 万ポンドの追加的補助金を獲得した。ノッティンガム市では LTP3 の策定に際して、地方交通計画策定におけるこれまでの成功と成果を支えた確固とした計画策定プロセスとして以下の手順を踏襲している。

- Step1 根拠となる情報の収集、現況把握や LTP で扱うべき課題の抽出
- Step2 計画のビジョンや目的、結果を示す政策的枠組みの策定、コンサルテーションを通じた精査
- Step3 一連の戦略的な選択肢は影響調査プロセスを通して検討され、今後 15 年にわたる望ましい戦略の策定に利用される。
- Step4 戦略目標や進捗度のモニタリングに関連したパフォーマンス指標を盛り込む

この交通計画策定において特に重要となるのが、地元関係者の意見をどのように計画に盛り込むかということである。この方法として同計画策定で行われているのがコンサルテーションである。この機会を通じて、企業やコミュニティ、慈善団体、住民などから LTP 案に対する意見を述べる機会を設けている。同計画策定におけるコンサル

¹⁹⁸ Nottingham City Council (2011), *Nottingham Local Transport Plan Strategy 2011-2026*

¹⁹⁹ 第 1 期、第 2 期 LTP はノッティンガムシャー・カウンティと共同で策定。

テーションは以下の 3 段階に分けられ、実施された。

表 5-5 LTP 策定時のコンサルテーションの概要

段階	コンサルテーションの概要
Stage1	<p>提案された指針や戦略的枠組みに関するコンサルテーションは、2009年の夏・秋にかけて行われた「Greater Nottingham Transport Partnership²⁰⁰」や「One Nottingham partners²⁰¹」メンバーとのワークショップを通して実施された。このワークショップの目的は参加者にLTPの戦略的目的の重要性をランク付けさせるというものであった。その結果、経済を成長させ、交通部門からの排出ガス量を減らすという目標が最上位にランク付けされた。</p> <p>2010年には、市が同じメンバーとフォローアップワークショップを開き、LTPの進捗状況に関するフィードバック、提案された方策や取り組みに関する意見を求めた。このワークショップではノッティンガムシャーやダービーシャーとも連携して開催され、自治体間を跨ぐ交通の課題や取り組みについてのフィードバックが行われた。</p>
Stage2	<p>LTPの課題と方策に関するコンサルテーションでは交通ビジョン、交通イニシアチブや取り組みに対する主要な課題や方策、ノッティンガムのLTPの交通ビジョン、主要課題、施策及び展望についての説明が行われた。コンサルテーションは2010年夏に5週間にわたり実施され、オンラインでの調査を通し多種多様な人々からの回答を得た。コメントの多くは、計画における全体的なアプローチに対して肯定的な意見であった。</p>
Stage3	<p>LTP戦略や総合影響評価レポート案に関するコンサルテーションが2010年11月から2011年1月の8週間にわたり実施された。コンサルテーションは関係団体や住民の参加を促し、ノッティンガムの将来の交通をより良く改善していくことであった。</p>

5) 交通計画の事前・事後の評価の枠組み

第2期LTPまで義務付けられていた事前の内部評価は、第3期LTPでは廃止されたため、公式には事前の内部評価は行っていない。

ノッティンガム市政府は、主要な交通パフォーマンス測定の実施モニタリングを通して計画の目標に対する進捗状況を評価している。市政府が収集する指標は以下の表のとおりである。

²⁰⁰ ノッティンガム市、ノッティンガムシャー・カウンティ、関連自治体及び商工会議所間で結ばれたパートナーシップ協定であり、交通分野における研究や助言、ロビー活動等を行う諮問機関である。

²⁰¹ ノッティンガム市が抱える課題への取り組みや長期ビジョンを示すことを目的としており、地元企業、他のパートナーシップ等を含んだ戦略的パートナーシップである。

表 5-6 第 3 期 LTP におけるモニタリング指標

指標	時期
地域公共計画（バスやトラム）の利用者数	四半期毎
都市交通エリアの CO ₂ 排出量	毎年
通勤トラベルプランに参加する雇用者の割合	毎年
自転車トリップ数	毎年
環状道路や中心部における大気質の水準	毎年
サービスや施設へのアクセス性	毎年
公共交通での職場へのアクセス性	毎年
学校への交通手段	毎年
子供の死傷者数	半年毎
死傷者数	半年毎
旅行時間	毎年

出典：Nottingham City Council (2011), *Nottingham Local Transport Plan Strategy 2011-2026*

LTP のモニタリングとは別にノッティンガム市の長期ビジョン「The Nottingham Plan」のモニタリング項目として、経済パフォーマンス指標として公共交通利用をモニターする指標に加え、交通分野が関係する指標として雇用率や住宅の供給、CO₂ 排出量、肥満率や心血管系の病気の改善等の指標も設定されている。

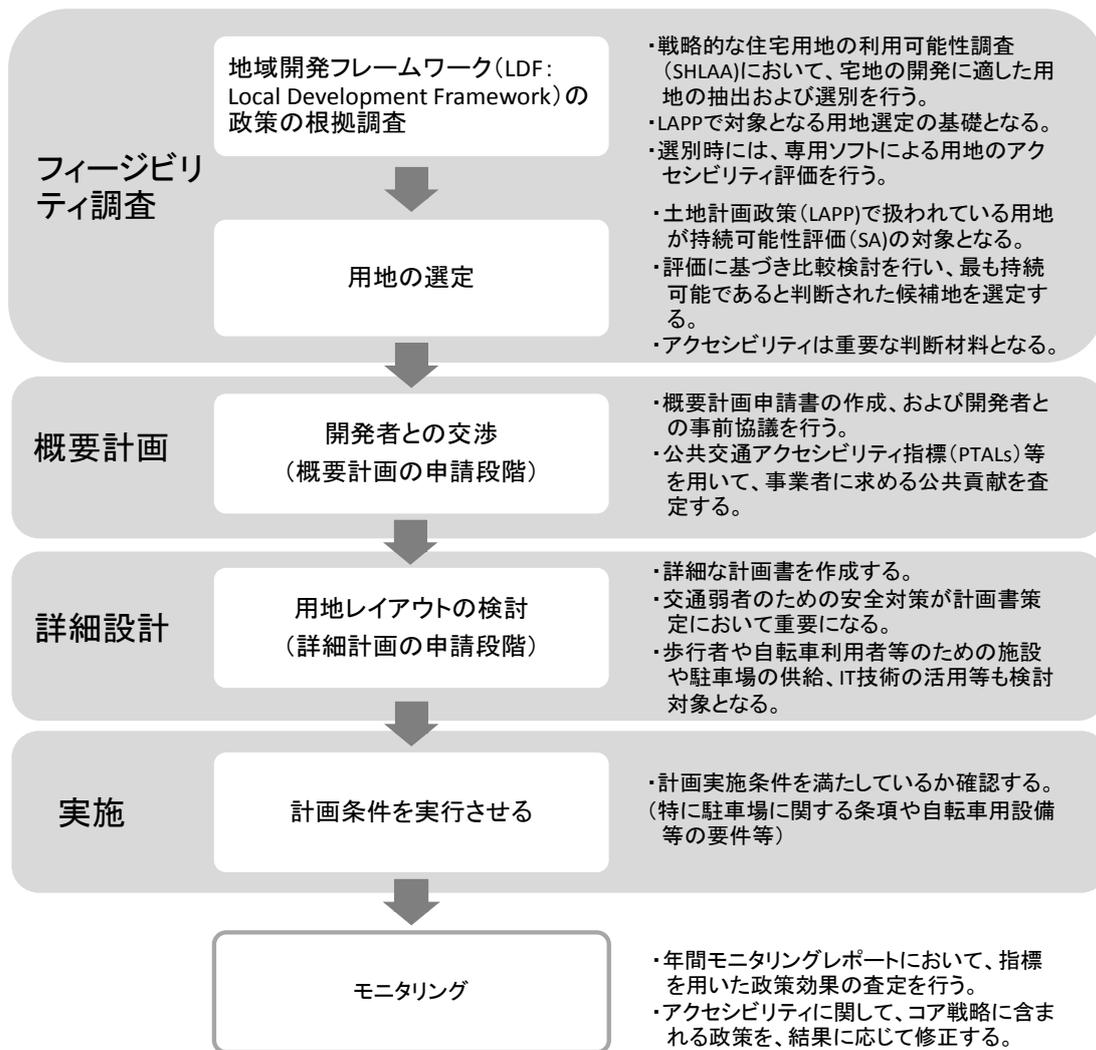
(2) 交通計画と土地利用・都市整備等との整合性のとり方

ノッティンガム市は、1 層性の自治体（Unitary Authority）であり、行政区域内の権限を全て有しているため、交通計画と都市計画に整合を持たせることができる。また、開発部局が交通計画と都市計画の両方を所管していることも強みとなっている²⁰²。

また、ノッティンガム市は都市の開発方針である地方開発フレームワーク（Local Development Framework : LDF）²⁰³において、新規の開発は公共交通の利用可能性を考慮することが求められている。このため、ノッティンガム市は開発用地のアクセス性を評価し開発計画に反映させるための計画策定のフレームワークを取り入れている。

²⁰² 現地ヒアリング調査により

²⁰³ コア戦略等を含む空間計画の総称。現在の NPPF の下では、LDF に替わり Local Plans が要求されている。



(注)

- * コア戦略：開発行為に対する空間戦略及び主要な計画・政策を示した文書
- * LAPP：コア戦略の政策やビジョンに準じた用地の選定及び開発管理政策を示した文書。
- * SA：新しい計画文書または改訂版の文書による経済・社会・環境面への影響を評価する調査。NPPFでは、EU指令 2001/42/ECを根拠に、計画策定時のSA実施を要求している。
- * 公共貢献：開発者が開発行為のなかで公共に還元する事項（公共空間の確保や駐車場の整備等）を指す。イギリスでの開発行為は基本的に自治体による計画許可性がとられており、地域へのメリットに即して開発行為の許否が判断される。そのため、公共貢献は申請許可を得るための重要な要素となる。これは主に都市農地計画法の第106条により担保されている。また、2010年には、The Community Infrastructure Levy Regulationsが制定され、新しい開発に対する課金が可能となった。現在、同市では導入を検討している。

出典：Nottingham City Council (2011), *Nottingham Local Transport Plan Strategy 2011-2026* をもとに作成

図 5-7 アクセシビリティを考慮した開発計画のための計画策定フレームワーク

5-1-4 地域公共交通の運営等

(1) 運行主体と行政の関係(契約関係等)

商業路線を運航するバス事業者は、新しい路線の運行にあたって、ルートや料金設定を市に申請し、市からライセンスの交付を受ける。申請を受けた市は安全上の問題がない限りライセンスを発行しなければならない。

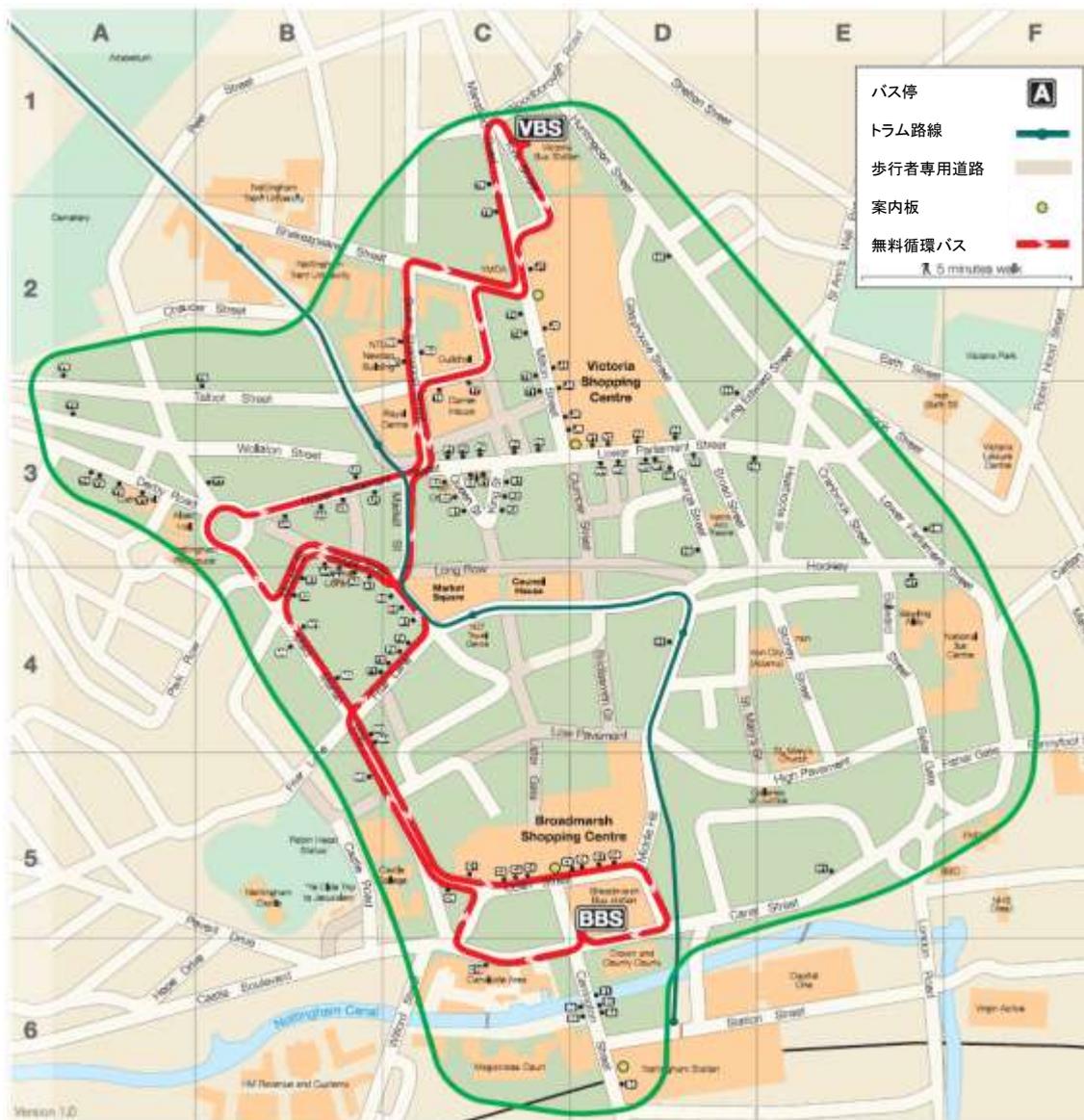
一方、採算性が低く民間事業者が参入しないが、自治体が必要と考える路線については、地方自治体が民間事業者と委託契約を結んでバス・サービスを確保している。

(2) 地域公共交通のサービス内容の決定手法²⁰⁴

イギリスでは、公共交通事業は民営化されているため、民間事業者によりサービス内容が決定される。ノッティンガムでは、市内のバスルートの 80%が Nottingham City Transport 社により運行されている。同社は、株式会社形態をとっているが、ノッティンガム市が株式の大半を保有しておりその他の多くの都市とはバス事業者との関係が異なる。

ノッティンガム市では、従来から、バス会社との間で自主的な協定 (Bus Quality Partnership) を結び、当局側が高機能なバス停 (シェルター、電子表示、嵩上げ歩道、交通情報等) のインフラ整備や、駐車違反やバス専用レーン違反の取締りを約束する代わりに、バス会社側が、車両、運転手教育、定時制や信頼性、頻度、情報提供等の改善を約束することで、バスサービスの改善を図ってきた。さらに 2010 年からは、一定のサービス基準を満たすバス会社のみを整備されたバス停の利用を認めるという強制的な協定 (Statutory Quality Partnership) を導入した。サービス基準の例としては、低床バスであること、一定のエンジン規制、乗客対応や運転手教育の改善などがあげられている。また同時に、バス停のスロット予約配分制度も導入し、定められた時間にバス停に停車可能なバス台数を制限することで、効率的なバス停の使用を図っている。

²⁰⁴ Nottingham City Council (2010), *SQPS Statutory Quality Partnership Scheme*
<http://www.nottinghaminsight.org.uk/d/93888>



出典：Nottingham City Council (2010), *SQPS Statutory Quality Partnership Scheme*

図 5-8 クオリティ・パートナーシップ協定の対象地域

(3) その担保の方法

独立して採算の取れる商業路線では、民間事業者がサービス水準を決定している。一方で、自治体から委託されている路線は、入札により事業者が決定され、契約に含まれるサービス水準に従って運行することになる。

(4) 運行主体に対するモニタリングの具体的な実施状況²⁰⁵

ノッティンガムでは、ノッティンガムシャーやノッティンガム市、Nottingham City Transport 社等の運行会社間で、バスの定時運行に関するパートナーシップ合意 (Bus Punctuality Improvement Partnership Agreement) が 2006 年に締結されている。

²⁰⁵ Nottinghamshire County Council (2006), Bus Punctuality Improvement Partnership Agreement <http://www.nottinghamcity.gov.uk/ChttpHandler.ashx?id=8007&p=0>

この合意のなかには、バス・サービスにおけるモニタリングに関する項目が設けられており、定期的に運行状況に関する報告会を開催し、そこで各事業所のサービス状況を確認し、必要な場合には実施施策を見直すことになっている。パフォーマンスを示す指標として、定時性（定刻どおりに運行している割合）と信頼性（既定の便数が運行されている割合）が用いられている。

バスの定時運行改善パートナーシップ合意

バスの定時運行改善パートナーシップ合意

7. パフォーマンスモニタリング

7.1 このパートナーシップでは定期的に会議を行い、パフォーマンスを審査し、必要に応じて取り組みの調整を行う。毎年1月には、合意された優先分野や今後の展望に基づき、バス・サービスに関する品質協定に関連する会議を通して次会計年度のアクションプログラムを決定する。

7.2 (以下、省略)

(5) 地域公共交通の運行主体間の連携の枠組み、実施状況²⁰⁶

ノッティンガム市内の公共交通事業者は、複数の交通事業者の運賃支払いに用いることのできる「カンガルーカード」の導入を通して料金体系を統一している。しかし、各事業者は自社の路線をカンガルーカードより安く設定することにより自社の利用者確保しようとしている。カンガルーカードは導入されて間もないため、定着にはまだ時間がかかるとされている。同市では中央政府に呼びかけ、他の市でもカンガルーカードを利用可能にするよう呼びかけているが、大手のバス会社は小規模のバス会社に利用客を奪われることを懸念し消極的である。

²⁰⁶ 現地ヒアリング調査より

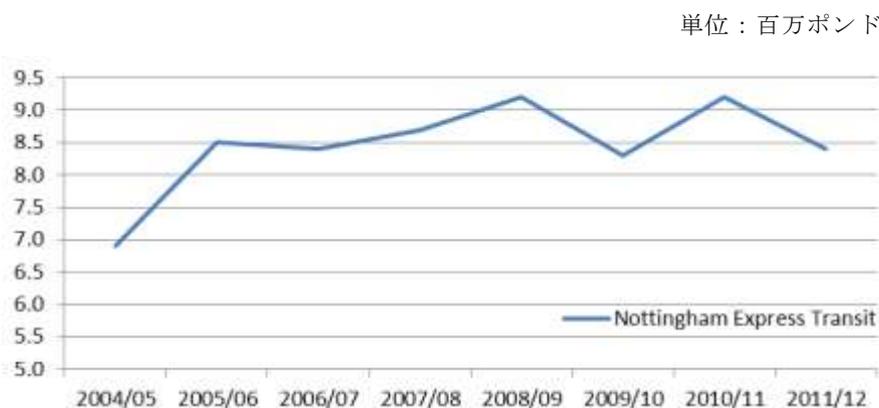
5-1-5 地域公共交通の維持・活性化にかかる財政負担と財源

(1)事業者の運営費用

商業路線バスは主に運賃収入等で運営費を賄っている。ただし、中央政府から燃料税の還付（BSOG）、市から小人・学生・高齢者の割引に係る費用に関する補填を受けている。

一方、自治体から委託を受けて運営している路線については、契約に基づき予め決められた額の補助金を市から受け取っている。

LRTについては、整備費については国と市から助成を受けたが、運営費については運賃収入で賄っている。ノッティンガム市からトラムの運営を委託されている民間事業者 Tramlink Nottingham 社²⁰⁷の2011会計年度の歳入は約840万ポンドであった。



出典：Department for Transport (2013), *Transport Statistics Great Britain 2013*

図 5-9 Nottingham Express Transit 社の歳入推移

(2)ノッティンガム市の公共交通施策の財源

①Local Sustainable Transport Fund (LSTF)

LSTF は 2011 年に政府により設立されたプログラムであり、持続可能な交通に向けた施策に対して与えられる補助金プログラムである。ノッティンガムは、2011 年に約 500 万ポンド、2012 年には約 1,000 万ポンドを獲得している。獲得した資金は公共交通のスマートカードの開発、駐輪施設整備、20 マイルゾーンの整備、ディーゼルバスのハイブリッド車両への買い替え補助などに用いられた²⁰⁸。

②Better Bus Areas Fund

「Better Bus Areas Fund」は総額 5,000 万ポンドの基金であり、最大 500 万ポンドの補助金がイギリス政府から 2012 年度に地方バス事業者とパートナーシップを組む 10 の管理当局に提供された。この基金の狙いは、都市部のバス利用者を増やし、イギリス政府の目標である地域の成長や CO₂ 排出量の削減を実現することである。

ノッティンガム市は、バス・クオリティ・パートナーシップで計画している主要

²⁰⁷ 6 つの民間企業（Alstom、Keolis、Wellglade、Vinci、Meridiam、Infravia）が出資。

²⁰⁸ Nottingham City Council (2012) “Nottingham Local Transport Plan Implementation Plan 2012-2015” <http://www.nottinghaminsight.org.uk/d/94109>

な 10 路線からなる幹線バスネットワークを形成するために 500 万ポンドの補助金の獲得に成功した。

③Green Bus Fund

ノッティンガム市は、2010 年の第 2 ラウンドで 21.7 万ポンド、第 3 ラウンドで 170 万ポンドの「Green Bus Fund」をイギリス政府から受けることになった。同基金は、低排出バスの購入支援のために、イングランドのバス会社や地方管理当局を支援する基金である。

④Workplace Parking Levy

職場駐車場課金（WPL）は混雑税の一つとして職場に駐車場を提供している雇業者に課す税であり、WPL を実施するか否かについては自治体が決定することができる。ノッティンガム市はイギリスで初めて同税を導入した都市である。同税による歳入は既存トラムの延伸やノッティンガム駅及びその周辺の再開発、Linkbus ネットワーク（商業的に採算が取れないバス路線を市からの委託でバス会社や非営利会社が運行している路線。）の運営の財源として利用される。同市内の全ての雇業者は被雇業者向けの駐車場を保有する場合、許可が必要となる。WPL の支払いは、敷地内に 11 台以上の駐車スペースを持つ雇業者が対象となる。

5-2 モンペリエ市(フランス)

5-2-1 現在の地域公共交通の概要

モンペリエ市はパリから南に約 700km、地中海近くに位置し、面積 154km²、2012 年時点で 26 万人の人口を抱えるフランス 8 番目の都市である。1999 年と 2009 年の国勢調査によると、この間に人口は 13.1%増加しており、フランスで最も人口増加の著しい都市である。

モンペリエ市は、周辺の 31 のコミューンと都市圏共同体 (CA) を構成しており、都市圏の面積は 434.2km²、人口約 42 万人 (約 60%はモンペリエ市) となりフランスで 15 番目に大きな都市圏共同体となっている。モンペリエ都市圏の都市交通計画 (PDU) は、この都市圏共同体 (CA) を対象としている。2006 年～2011 年におけるモンペリエ都市圏の人口増加率は、1.03%であり、フランス全体の平均 0.54%よりも高くなっている。



図 5-10 モンペリエの位置図

モンペリエ都市圏における公共交通は、主にトラムとバスで構成される。公共交通の運営は、半官半民会社であるモンペリエ交通 (TaM 社)²⁰⁹により行われている。TaM 社には、モンペリエ都市圏共同体により都市交通の運営に関する以下の権限が委託されている。

- ・バス、トラムの路線の運営・管理
- ・交通モード間の調整
- ・バスターミナル、駐車場の運営・管理
- ・自転車の貸出・管理

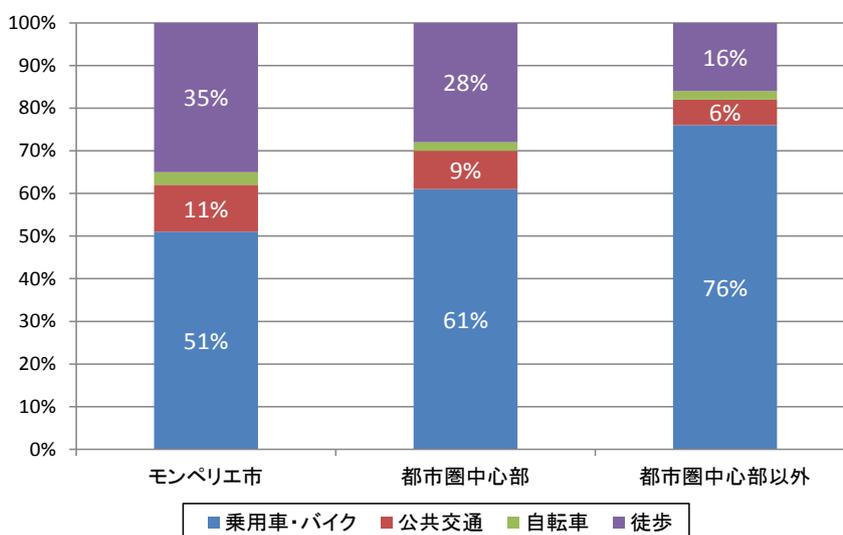
モンペリエ都市圏共同体と TaM 社の締結した委託契約は、経営委託 (Affermage)

²⁰⁹ 1978 年創設、資本金 428.6 万ユーロ、株主はモンペリエ都市圏共同体、モンペリエ市商工会議所、公的金融機関である貯蓄供託銀行 (CDC) の公的資本と民間金融機関 (Credit Agricole, Banque Populaire du Sud) の民間資本で構成されている。

の方法で締結されており、TaM社は都市圏が整備した施設をリースして公共交通の運営を行っている。補助額は契約時に定められた一定額が拠出され、事業状況が良好であれば、TaM社は利益を出すことが可能である。2010年において、TaM社の総収入は83,613ユーロ、そのうち運賃収入は28,197ユーロ（33.7%）であった。運賃収入以外にも関連事業（広告料等）の収入があるが、全ての支出を賄うことはできず、赤字分は補助金により補填されている。

トラムは、2010年時点で4路線、総延長56kmである。バスは33路線、総延長約400kmである。また、TaM社は、路上駐車場、P&Rを含む17,600台分の駐車場を運営管理している。

モンペリエ都市圏の公共交通分担率は、2003年において、モンペリエ市では11%、近隣コミューンを含めた都市圏中心部で9%、それ以外の都市圏地域では6%となっている²¹⁰。



出典：Montpellier Agglomération (2011), *Plan de Déplacements Urbains 2010-2020*

図 5-11 モンペリエ都市圏の交通機関分担率

²¹⁰ 2003年のPT調査時において開通していたトラム路線は1路線のみである。その後、2006年に2号線、2012年4月に3号線と4号線が開通している。2013年にPT調査を行っているが、その結果はまだ公表されていない。また、2008年の全国PT調査（ENTD2008）によると、平日において公共交通の機関分担率は8%であった。

現在の公共交通ネットワークは以下のようになっている。

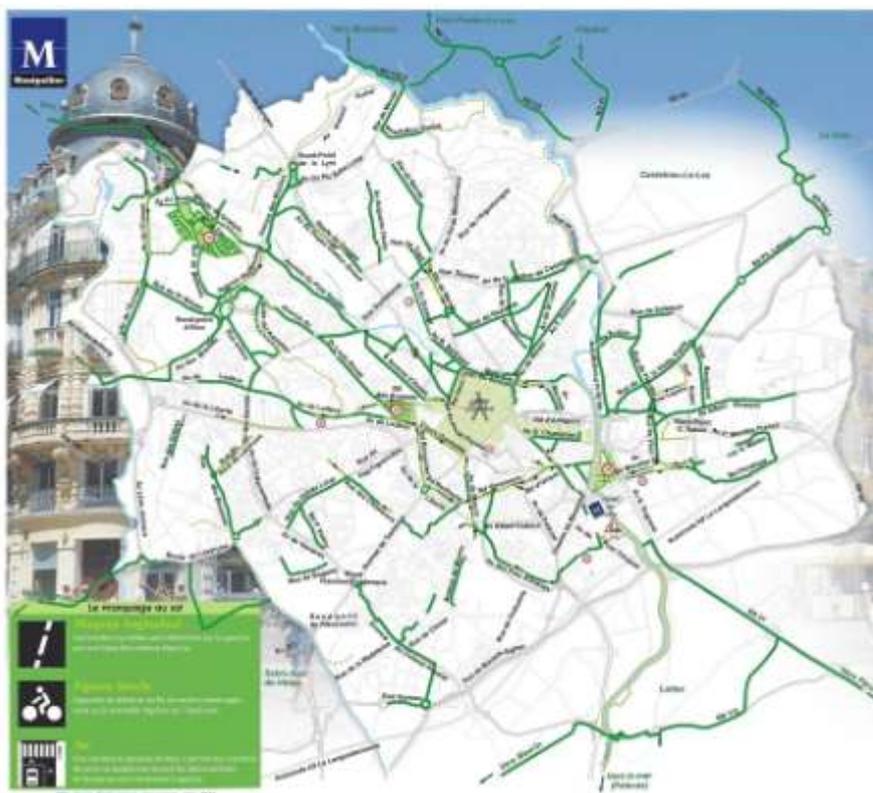


出典：Montpellier Agglomération (2011), *Plan de Déplacements Urbains 2010-2020*

図 5-12 公共交通ネットワーク

その他、自転車道²¹¹は 160km 整備されており、TaM 社は、自転車のレンタサイクル事業も行っている。都市圏全体で 50 か所のステーションがある。

²¹¹ 自転車専用通行帯、車道混在型を含む。



出典：TaM 社ウェブサイト

図 5-13 自転車道ネットワーク(モンペリエ市)

5-2-2 地域公共交通の歴史的経緯

(1) 地域公共交通の歴史的経緯

1965年、現在のモンペリエ都市圏共同体の前身となるモンペリエ連合区(District)が創設された。当初は、モンペリエ市を中心とする12のコミューンにより形成された。当初は加盟コミューン内の都市開発事業を調整することが主な役割とされた。

モンペリエ市は、1970年代から、歩行者優先の賑わいのある中心市街地の整備を開始し、その後も継続的に施策を推進している。特に1977年にジョルジュ・フレッシュが市長に選出されると(2004年まで在任)、大胆な都市開発事業を推進し、とりわけ都心部西側を整備開発するアンチゴヌ(Antigone)プロジェクトは、歩行者道を拡大させ、現在フランス最大といわれる歩行者空間の基礎となっている。

1981年9月に、公共交通の組織化に関する権限が国から与えられ、パイロット都市として試験的にPDUの策定作業が開始された。この作業と並行して、公共交通の利用促進を目指す施策が行われるようになり、環状道路内側の車両通行規制が拡大され、都心部を一巡する無料バスの運行も試みられた。2000年7月トラム1号線が開通し、モンペリエ市の中心広場がトランジットモール化された。併行してP&R駐車場の整備され、駅前の2本の大通りに自動車は進入することができなくなった。

2001年8月1日には、1999年7月12日付けのコミューン間協力強化と簡素化に関する法律(シュベヌマン法)に基づいて、連合区は都市圏共同体(Communauté d'Agglomération)に改編された。2002年には都市圏共同体は拡大して38のコミューンが参加することになった。

2002年には、モンペリエ市中心部の再開発を目的とするグラン・クール事業が開始された。グラン・クール事業は、人口増に伴う都市の拡大を整序化し、中心市街地の再活性化と居住空間としての快適性向上を目指すものであり、ほぼ30年近く前から開始された市と都市圏の都市プロジェクトに一元化された。

1996年のLAURE法により、人口10万人以上の都市圏を対象にPDUの策定が義務化されたことを受け、2003年に最初のPDUが都市圏議会で採択され、公共交通の発展、環境に優しい交通モードの優先などの目標が盛り込まれた。その一環として、2004年には、市中心部が全面的に歩行者空間化されると同時にP&R駐車場の整備を進め、公共交通利用者の駐車を優遇するなど駐車政策が強化された。2006年2月17日には地域整備開発の総合的方針を定めたSCOTが承認された。

また、最初のPDUに含まれる事業の一環として、2006年12月16日にはトラム2号線が開通した。2010年には新しいPDUが策定され、マイカー依存の更なる減少、自転車と歩行者の優先などの方針が再確認された。2012年4月6日にはトラム3号線と4号線が開通し、新たに5号線の建設も2017年に予定されており、さらには6号線も検討されているなど、継続して公共交通の整備、利用促進策を行っている。



写真 5-2 トラム 3号線(2012 年供用)

(2) 地域公共交通が直面している課題や将来展望

1) トラム

トラム路線の更なる拡充が計画されており、5号線が建設される予定である(2017年)。また、新規の6号線の計画もある。

1号線を新しく建設されたTGV駅まで延伸する計画もあり、2本に1本はTGVに連絡できるようにする予定である。将来的には、都市、トラム、TGVの要素が混合した地区が創出される。そのため、現在の高速道路A9号線を一般道に変え、TGVの鉄道路線と同じく南に移動させる計画がある。



図 5-14 トラム路線の将来予想図

2)その他

高速鉄道幹線のニーム-モンペリエ間については、在来線の線路を利用しなくてはならない。そのため、時速 350km の通行を可能にする新しい TGV 迂回路線の建設が予定されている（2017 年）。費用は約 20 億ユーロと推計され、30%を地方自治体、モンペリエ都市圏は 1 億ユーロを負担する。TGV の建設事業は、通常、地方自治体は負担しないが、国の財政的な問題と、新規路線の開通は都市圏にとっても魅力があるため一部を負担することになった。

5-2-3 交通計画の内容

(1)都市交通計画(PDU)

1)PDU の概要

現在の PDU2010-2020 は、交通による環境への悪影響の削減、特に温室効果ガス排出量を削減することと人口の高齢化という社会情勢を背景として、自動車に代わる環境に優しい交通モードの利用を促進し、移動距離の短いコンパクトな都市を形成することが目指されている。新しい主要課題として、以下が提示された。

- ・自動車依存の減少
- ・2020 年を目指した PDU の考案
- ・都市周辺部の課題への対処
- ・新しい「交通カクテル」の創造
- ・自転車と徒歩移動の促進
- ・学校や企業におけるエコモビリティ
- ・駐車政策の強化

①自動車依存の減少

SCOT は自動車への依存を減少させること優先目標に設定し、トラムネットワークによるアクセスを条件として、優先される都市開発地区を定めた。PDU は SCOT に従属することが都市計画法典において規定されているため、PDU においても、新しい交通需要を生み出す場所（新しい住宅や新しい雇用のある場所）を公共交通に最もアクセスしやすくするように配置することが規定された。公共交通ネットワークの周囲の都市密度が高くなるような都市構造を目指し、徒歩や自転車での移動が増加するようにする。

②2020 年を目指した PDU の考案

自動車に代替する魅力ある性能の高い交通機関を提供するため、トラム 3 路線を中心とする公共交通ネットワークが整備されてきた。新しい PDU においても、積極的な公共交通の整備政策を継承・強化し、トラム 3 号線が供用された後の 2020 年を目標にした政策を考案していく。

③都市周辺部の課題に対処

自動車利用者が公共交通の利用者に切り替わるような魅力的な公共交通サービスを考案する。また既存のあるいは廃線となった線路の新しい利用方法を追求し、TER（地方圏鉄道網）、都市間路線バス、トラムと市内バスから相乗効果が生まれるような公共交通サービスを都市周辺部に提供する。

④新しい「交通カクテル」の創造

生活様式、労働時間、レジャー、文化活動など社会の変化に伴い、都市における移動需要は増大し、ますます複雑化している状況にある。このような多様化した需要に対し、各人の状況に応じて自転車、公共交通、自動車を結合させ、利用できる交通手段の選択肢を増やす新しいサービス（交通カクテル）を提供する必要がある。

⑤ 自転車と徒歩移動の促進

以前は急激なモータリゼーションにより、「都市を自動車にいかに適応」させるかが課題であったが、現在では、今日では歩行者や自転車、身障者が自分の場所を見つけることのできる安全な公共空間を、市民たちは望んでいる。そのため、街路整備のあり方を見直し、自動車よりも自転車、歩行者、身障者、子供を優先するような街路整備を行う。

⑥ 学校や企業におけるエコモビリティ

子供の学校への送り迎えと通勤は交通モードを選択しなければならない日常的な移動である。PDU の枠内で定められる企業交通計画（PDE）と学校施設交通計画（PDES）により、自動車利用を制限するための解決策を共同で考察して行く場を設ける。父兄が組織する徒歩ないし自転車での通学、企業自転車の社員への提供、公共交通による通勤の会社負担、カーシェアリング等を奨励する。

⑦ 駐車政策の強化

勤務地に駐車場所がある場合、自動車通勤を促す要因となってしまう。そのため、PDU のなかで、都市内における居住者専用駐車空間を増設する、居住者専用駐車を優遇する料金政策の適用などを進める。また、トラムの便のある勤務地の勤務者用の駐車スペースを削減する。あるいはモンペリエ市の入口で自動車からトラムに乗り換えることができるよう P&R 駐車場の整備を促進する。

上記の課題を踏まえ、PDU201-2020 では、具体的には、以下のような目標、方針、施策が定められている。

表 5-7 PDU2010-2020 の目標、方針及び施策

目標	方針	施策
2020 年に自動車以外の交通機関分担率を都市圏レベルで 50%、モンペリエ市で 65% ²¹² にする	都市計画と連携してスプロールを抑制し、移動距離の短い都市をつくる	<ul style="list-style-type: none"> コンパクトな都市を守る 歩行者空間の確保 自転車の走行空間、駐輪場の確保 30km/h ゾーンの拡大 など
	自動車以外の交通手段（公共交通、自転車、徒歩）の利用を促進する	<ul style="list-style-type: none"> 施設の駐車場設置の抑制 貨物車用の駐車場確保 中心部の通過交通の抑制 中心部への流入交通量の抑制 貨物車の整序化 レンタル自転車サービスの促進 公共交通チケットの統一化 など
	都市圏レベルでインターモーダル交通を促進する	<ul style="list-style-type: none"> トラム路線の拡充 BRT の実験 利用者への情報提供の改善

²¹² 2003 年の PT 調査の結果では、都市圏レベルで 37%、モンペリエ市で 49%であった。

目標	方針	施策
		<ul style="list-style-type: none"> 公共交通サービスの拡充 都市内物流の整序化 など

2)交通計画策定プロセス

現在の PDU2010-2020 は、2006 年 2 月 17 日に承認された SCOT と整合性を持つかたちで 2007 年から策定手続きが開始された。2008 年に予備調査が行われ、2009 年半ばまで専門家、技術者、関係団体、代議員などとの事前協議が重ねられ、主に現況の分析が行われた。2009 年初頭に PDU の草案が作成された。その後も、さらに詳細な調査が重ねられ、一般住民も参加できる説明会を開催するなど、幅広い協議が続けられ、2011 年 1 月 26 日に PDU 案が確定された。2011 年 5 月 30 日から 7 月 8 日まで民意調査手続きが行われ、幅広い関係者から意見が聴取され、計画案の細部に及ぶ調整が行われた。PDU2010-2020 は、2011 年後半に最終的に採択された。

3)交通計画における事前・事後評価の枠組み

モンペリエ都市圏では、PDU2010-2020 の策定に際して、環境法典 R122-7 条の規定に従い、PDU 施策実施における環境への影響が評価されている。

表 5-8 PDU2010-2020 の評価項目

	基準	指標	数値	頻度
温室効果ガス 排出量とエネ ルギー消費	温室効果ガス排 出量	交通の CO ₂ 排 出量の推計	2004 年 : CO ₂ :803,660t/ 年	5 年
		走行キロ毎の 温室効果ガス 排出量の推計	情報なし	10 年
	エネルギー消費	交通セクター の消費量推計	2007 年 に 8,630GWh/年	5 年
	目標値	2020 年までに、CO ₂ 排出量を 2004 年比 20% 削減		
大気質	移動による大気 汚染物質排出量	交通の PM (10 及び 2.5) と NO _x 、ベンゼン 排出量推計	2004 年 (kg/ 年) : PM10 : 441,350 PM2.5 : 345,300 NO _x : 4,845,082 ベンゼン : 49,474	5 年
		新規インフラ	事業による	事業ごと

	基準	指標	数値	頻度
		(建設前後)の対策と追跡調査		
	大気汚染の衛生への効果	限界値の超過に暴露される住民の割合	2007年：対象総人口の1.2% (モンペリエ市人口)	5年
	目標値	NOx 排出量の約 60%を削減		
騒音	地上騒音の変化	騒音削減計画 (PPBE) 対象 コミューン の騒音区域と静粛区域の位置決定の追跡	2009年に作成された、PPBEの枠組みにおける地図	5年
		大規模インフラ建設「前/後」の騒音計測	事業による	事業ごと
		エコロジー省 交通 局 (DDTM) の騒音基準による、異なる種類の道路の系列化	2007年 階級 1 : 57km 階級 2 : 52km 階級 3 : 178km 階級 4 : 139km 階級 5 : 6km	5年
		PPBE にて特定された静粛区画面積の変化	2009年:PPBE コミューン面積の 8.59%	5年
	騒音へ暴露される人口の変化	規制上限値 68db(A)を超える人口の割合	2009 : 住民の約 10 % (30,800人)	5年
自然環境と景観	空間消費	交通インフラによって人工化された地表面と自然空間の関係 (%)	情報なし	事業ごと
		交通インフラによって人工化された空間と農業空間の関係 (%)		

(2)交通計画と土地利用・都市整備等との整合性の取り方

フランスでは 2000 年に成立した都市連帯刷新法（SRU 法）により PDU と土地利用計画（SCOT、PLU）との整合性の確保が義務付けられた。モンペリエ都市圏では、2006 年に PDU の上位計画となる SCOT が策定されており、そのなかで、公共交通（鉄道、トラム）の駅の周囲に住宅やオフィスを優先的に立地させ、自動車依存を減らし、環境に優しいモビリティを促進することが目標として設定されている。この目標は、交通部門に特化した計画となる PDU のなかでも位置付けられ、SCOT で設定されているコンパクトな街づくりに貢献できるよう公共交通の拡充策が規定されている。

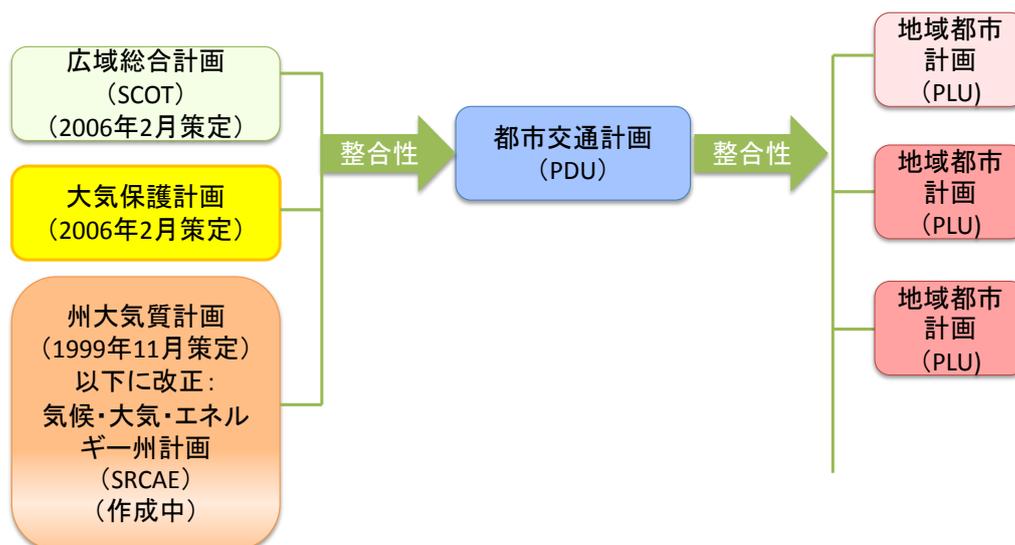


図 5-15 モンペリエ都市圏の計画体系



出典：Montpellier Agglomération (2006), *Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération de Montpellier*

図 5-16 公共交通を軸にした開発のイメージ

5-2-4 地域公共交通の運営等

(1) 運行主体と行政の関係(契約関係等)

事業者である TaM は、交通組織化当局であるモンペリエ都市圏と公共サービス（トラム、バス、駐車場、レンタサイクル等）の運営・維持管理について委託契約を締結している。現在の契約は 2010 年に締結され、2017 年までの 8 年間を対象としている。委託契約の主な内容は以下のとおりである。

- ・モンペリエ都市圏の定める交通政策の実行
- ・契約履行時における関係会社、団体との調整
- ・トラム、バス、都市内バス、駐車場、レンタサイクル事業
- ・契約のモニタリングとその報告
- ・モンペリエ都市圏との連携、モンペリエ都市圏による財政保証

(2) 地域公共交通のサービス内容の決定手法

AOTU であるモンペリエ都市圏が、公共交通のサービス内容（運行路線、運行頻度、運賃など）を決定している。サービス内容の実施は、TaM とその提携パートナーである Transdev 社により行われている。TaM は、半官半民会社であり民間の銀行が株主

に含まれているが、モンペリエ都市圏とモンペリエ市で 50%を占めている。TaM は、モンペリエ都市圏の定めた交通政策の実行、公共交通の運営、運行事業者との調整、契約の締結、契約のモニタリングなどを職責とする。

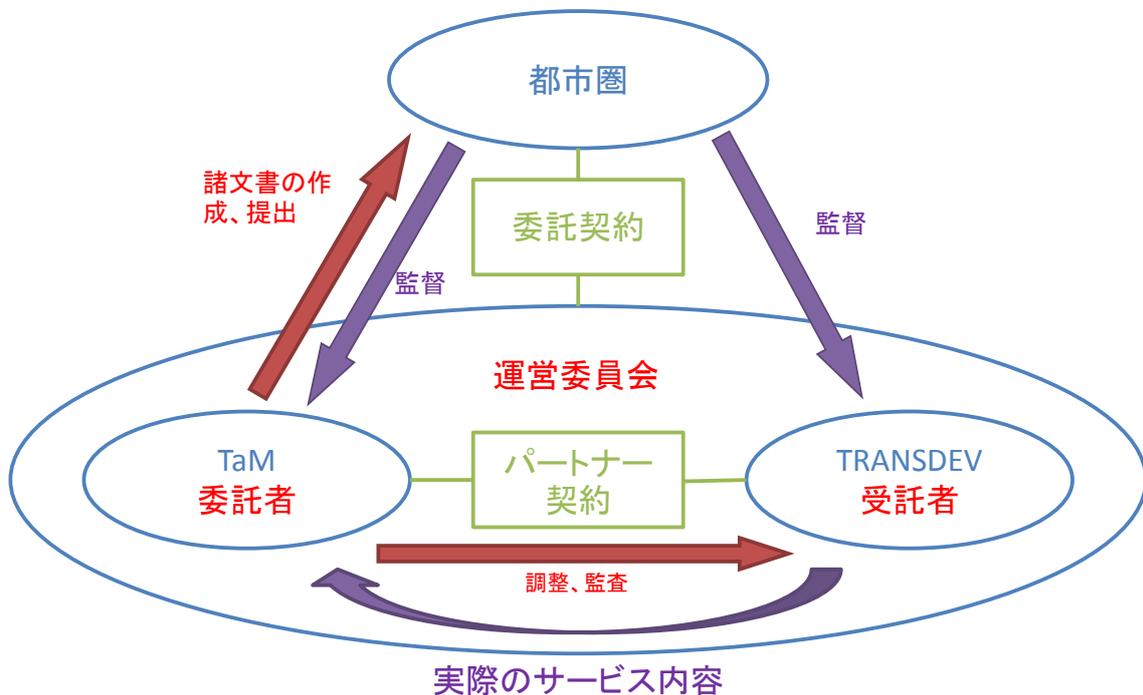


図 5-17 公共交通サービスに関する関係性

(3) その担保の方法

現在、モンペリエ都市圏は、2010 年～2017 年までの 8 年間を対象に、TaM と Transdev 社の連合体との間で公共交通サービスの運行について委託契約を締結している。TaM は、トラム、都市内バス、P&R 駐車場、交通結節点、レンタサイクルサービス (Velomag) の運営・維持管理を行っている。Transdev 社は、郊外路線のバス運行を行っており、コンサルティングなど TaM に技術的な支援を行っている。委託契約においては、特に以下の項目についてのサービスレベルを担保することが規定されている。

- ・ 交通情報の提供
- ・ ストライキに関する情報提供
- ・ 定時性
- ・ チケット販売設備 (券売機の稼働状況など)
- ・ 車両の清掃
- ・ 利用者への対応
- ・ 運転の質
- ・ 職員の態度

TaM は契約内容が履行されているかどうか毎月チェックし、毎年都市圏に報告書を

提出する。モンペリエ都市圏も TaM の権限を侵害しない範囲で監査を行う。運行事業者の経理に関しては、ラングドック・ルシヨン地方圏の会計担当局が監査を行っている。

(4) 運行主体に対するモニタリングの具体的な実施状況

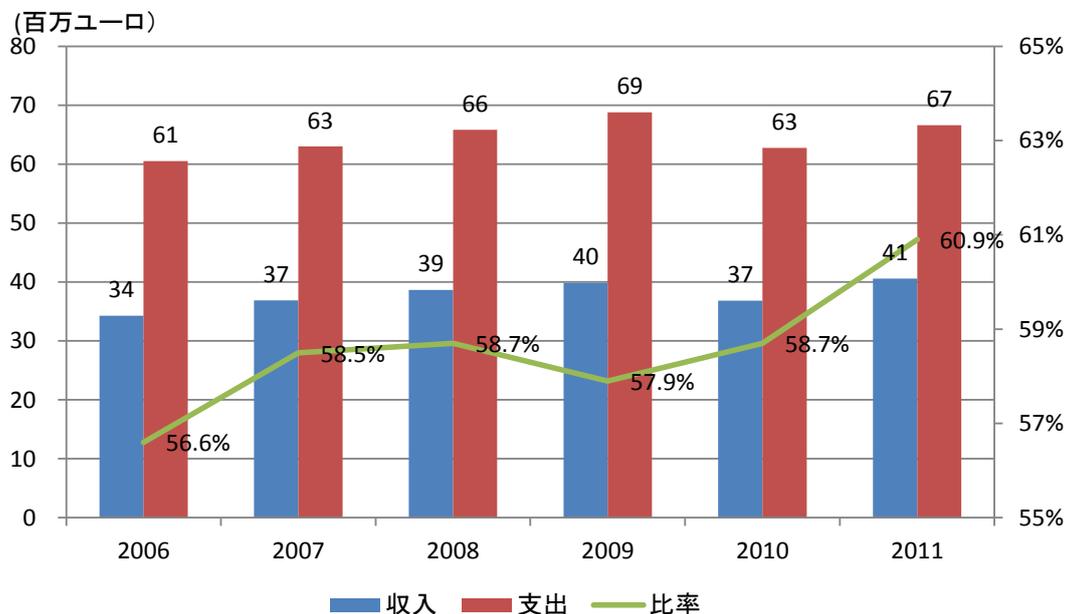
TaM が契約締結時に定められたサービス水準についてモニタリングを行い、評価結果をモンペリエ都市圏に報告している。実際の利用者に扮した検査官 (TaM の職員) が、毎月調査を行っている。モンペリエ都市圏も、TaM の権限を侵害しない範囲で大まかなモニタリングを行っている。定時性などの指標をクリアしていない場合、TaM は都市圏に罰金を支払わなければならない。

(5) 地域公共交通の運行主体間の連携の枠組み、実施状況

TaM は、国際的に交通事業を展開している民間会社である Transdev 社とパートナー契約を締結し、技術的な支援を受けている。また、Transdev 社は、都市郊外のバス路線についての運行を行っている。

5-2-5 地域公共交通の維持・活性化に係る財政負担と財源

2006年～2011年のTaMの収入をみると、2010年にストライキの影響があり減少しているものの、全体的には微増傾向にある。収入と支出の関係は、2006年から2010年まで支出の6割弱を収入で賄っており、2011年には60%を超えた。



出典：Chambre régionale des comptes de Languedoc-Rossillon (2013), *Rapprt d'observations définitives n° 136/1206 du 10/12/2013: Société anonyme d'économie mixte locale transports de l'agglomération de Montpellier; Exercices 2006 et suivants*

図 5-18 TaM の収入と支出 (2006年～2011年)

TaMは、営業収入で賄えない部分に関して、モンペリエ都市圏から補助金が補填されることが契約により定められている。補助金は、契約締結時に基準額が定められているが、実際の運行サービス水準のモニタリングによりある程度変動する。補助金は、交通税の収入などから支払われる。

2006年から2009年における支出に占める補助金の割合は、大体40%ほどである。

表 5-9 TaM の収支状況

(単位：千ユーロ)

年	2006	2007	2008	2009
運賃収入	32,526	35,694	37,401	38,264
その他の収入	1,603	1,363	1,245	1,090
運営支出	60,287	64,654	68,039	71,095
その他の支出	9	139	409	64
補助額 (契約額)	27,692	29,530	29,733	31,160
補助額 (実際の額)	26,149	27,736	29,345	31,806

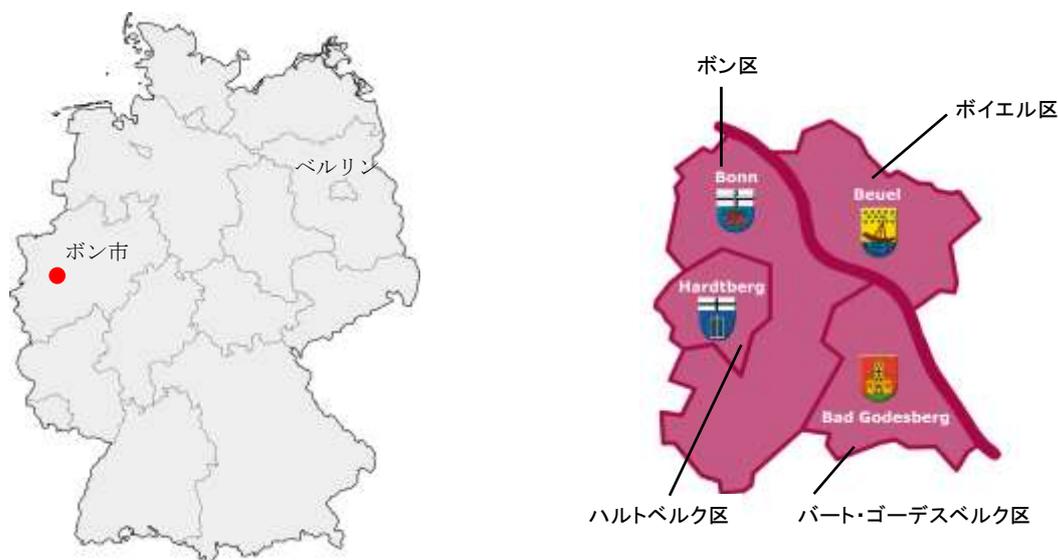
5-3 ボン市(ドイツ)

5-3-1 現在の地域公共交通の概要

(1)人口・行政機関

ボン市はノルトライン・ヴェストファーレン州の南部のライン川沿いに位置し、ドイツ統一以前はドイツ連邦共和国の暫定首都であった。ベルリンに首都が移転した現在でも、ボン市には環境省、国防省、カルテル庁などの複数の連邦機関が残されている。

ボン市の人口は、約 32 万人（2012 年末）である。市の面積は 141km²、このうち建設用地が 33%、交通用地が 12%、緑地（公園等）が 5%、農業用地や森林その他が 50%を占めている。現在ボン市は 4 つの区から成っており、それぞれ、ボン区、バート・ゴードスベルク区、ボイエルク区、ハルトベルク区である。



出典：ボン市ウェブサイトをもとに作成

図 5-19 ボン市の位置図及び行政区

(2)現在の地域公共交通の概要

ボン市の公共交通としては、航空（ケルン・ボン空港）やドイツ鉄道が運営する長距離鉄道を除くと、SPNV、LRT、路面電車、バス（LRT、路面電車、バスの 3 つはまとめて「公共道路旅客交通」（ÖSPV）に分類される）が存在する。これら公共交通のうち、SPNV は NVR 目的連盟（Zweckverband Nahverkehr Rheinland）が任務責任者であり、同連盟を通じて交通運営者にその運営が委託されている。ÖSPV の運営は、ボン市が所有するボン市公益事業体（SWB Stadtwerke Bonn）（交通、エネルギー供給、水道、廃棄物処理などを行っている）が所有するボン市バス・市電事業体（SWB Bus und Bahn）により行われている。

LRT には 6 路線、路面電車には 3 路線が存在し、路線延長はそれぞれ 95.84km と 29.52km である。また、運行編成数は、それぞれ 75 編成及び 24 編成である。ボンの市内には、65 の停留所/駅が存在し、ボン市外の路線には 17 の停留所/駅が存在する。



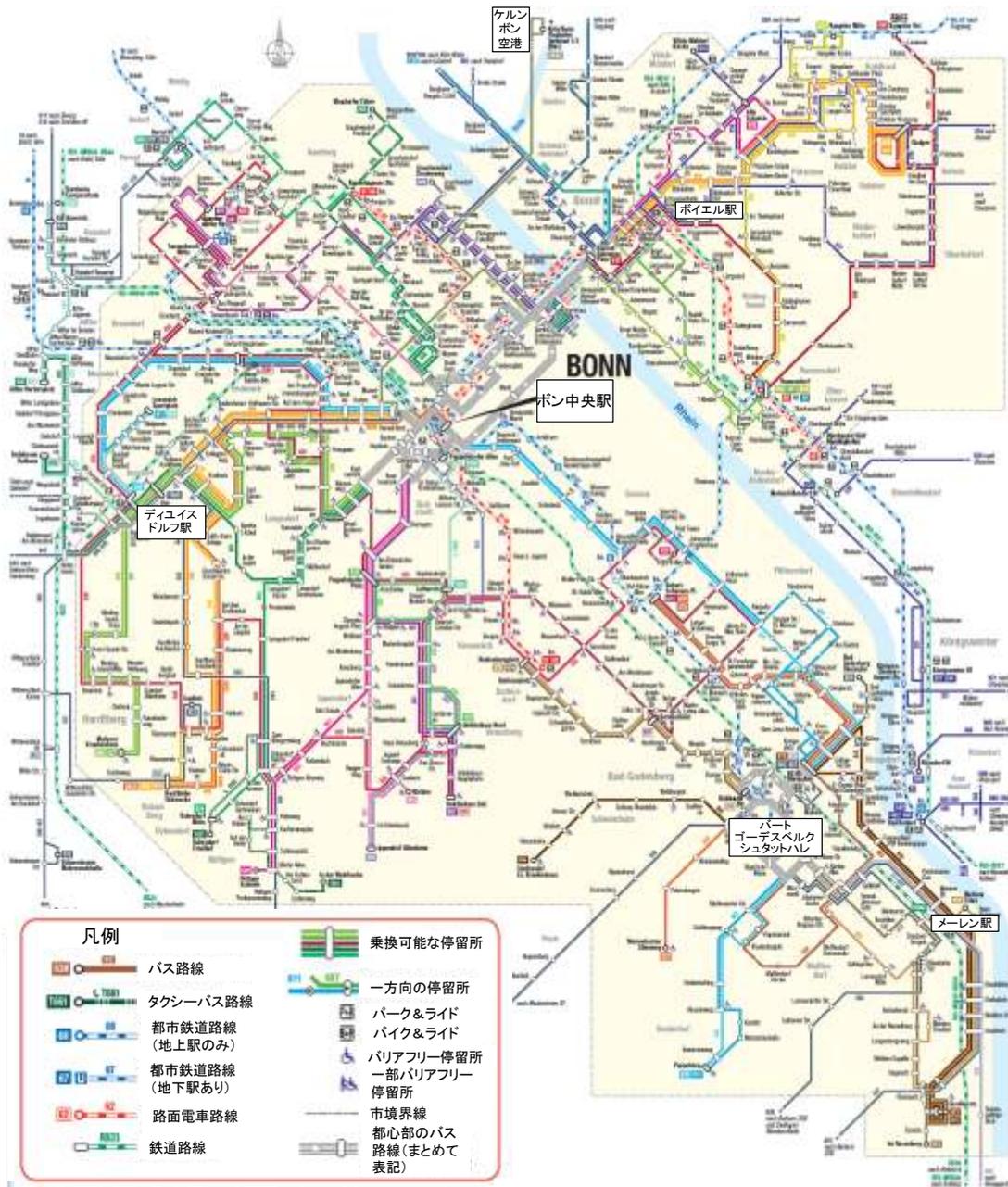
ボン市の LRT（都心では地下を走行）



ボン市の路面電車

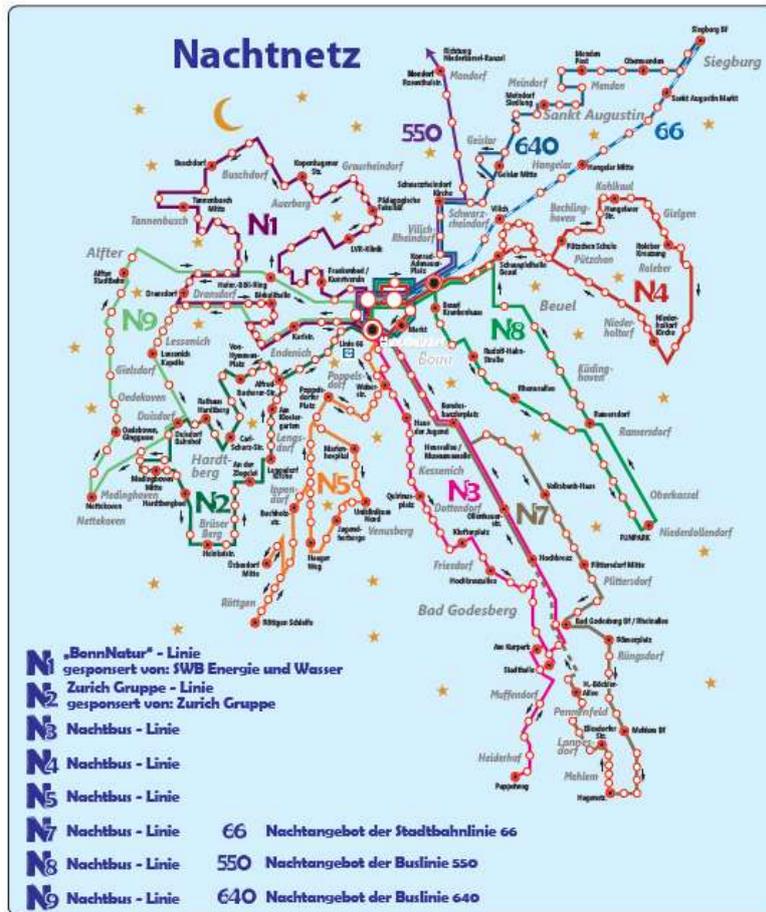
写真 5-3 ボン市の LRT および路面電車

バスの路線数は、28 であり、他に深夜バス路線が 8 存在する。路線延長は、663km（うち昼間の路線が約 463km、深夜バス路線が約 200km）であり、183 両（うち 74 両が連結バス）のバスが運用されている。停留所数はボン市内に約 500、路線全体では約 850 である。



出典：SWB Bus und Bahn ウェブサイト

図 5-20 ボン市の鉄道及びバス路線図



出典：SWB Bus und Bahn ウェブサイト

図 5-21 ボン市の夜間バス路線図

また、ボン市バス・市電事業体の旅客数等は、以下の表のとおりである。

表 5-10 ボン市バス・市電事業体の輸送量等(2012年)

	輸送量等
従業員数	703 (人)
人キロ	522.2 (百万人キロ)
台キロ	24.3 (百万台キロ)
乗客数	88,519 (千人)
うち LRT	27,018 (千人)
うち路面電車	13,313 (千人)
うちバス	48,188 (千人)

出典：Stadtwerke Bonn GmbH (2013), *Geschäftsbericht 2012 – Zahlenspiegel*

表 5-11 ボン市バス・市電事業体の路線等の状況(2012年)

	単位	LRT	路面電車	バス
路線数		6	3	110
区間延長	km	49.6	12.3	
路線延長	km	95.8	29.4	2331.1
ボン市内の停留所/駅数		65		500
平均旅行速度	km/h	31.1	18.2	21.2
車両数	編成/台	75	24	407

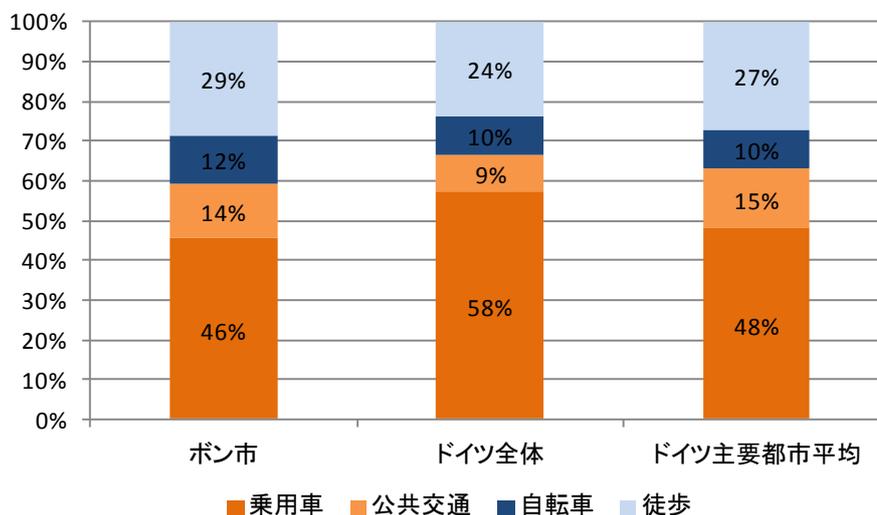
出典：Stadtwerke Bonn GmbH (2013), *Geschäftsbericht 2012 – Zahlenspiegel*

運賃については様々な乗車券が用意されている。最も基本的な片道乗車券の場合、乗車した停留所/駅から4停留所/駅以内の「短距離区間」であれば、大人1.90ユーロ（小人1.00ユーロ）、ボン市内をカバーする1b乗車券であれば、大人2.80ユーロ（小人1.60ユーロ）である。この他、4枚つづりの乗車券、1日、1週間、1月の各乗車券等が用意されている他、通学者、高齢者、失業者等に対する割引も存在する。

ボン市バス・鉄道事業体は、ライン・ジーク運輸連合（Verkehrsverbund Rhein-Sieg: VRS）に加盟しており、運輸連合内での運賃の共通化等が行われている。

(3) 交通分担率

ボン市の交通手段分担率は、ドイツ全体の平均と比較すると、乗用車の分担率が低く、公共交通及び徒歩の分担率が高い。これは、ドイツ主要都市平均と同様の傾向である。



注：ドイツ全体の合計は100にならないが原資料のママである

出典：MiD 2008 Mobilität in Deutschland, *Alltagsverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis, Ergebnispräsentationen am 23. November 2009*

図 5-22 ボン市の交通分担率(2008年)

5-3-2 地域公共交通の歴史的経緯²¹³

(1) 地域公共交通の歴史的経緯

ボン市に最初の公共交通が導入されたのは 1891 年のことであり、当時は軌道上の車両を馬で牽引する馬車鉄道であった。導入に際して財政的リスクの負担を嫌った都市当局は、民間業者と契約を結び、民間業者が運営を行った。また、1892 年には蒸気機関車を用いた郊外の近距離鉄道（ボン～バート・ゴードスベルク～メーレン²¹⁴間で 30 分おきに 1 日 16 本の運転）も民間業者の手によって運営が開始された。

1902 年からは都市内鉄道の電化が開始され、その際にボン市は自ら車両を所有し運営に乗り出した。電化された鉄道の初年度の輸送人員は 528,243 人であった。1905 年には、財政的な理由で民間業者 2 社も運営していた都市内の馬車鉄道と蒸気鉄道がボン市政府により買い取られ、全ての都市内鉄道が都市当局の手によって運営されることになった。同時に、都市内鉄道の電化も進められ、1909 年までには馬車鉄道路線は全て電化された。1906 年には、ボン～ケルン間の鉄道が電化され、今日とほぼ変わらない 55 分で両都市が結ばれた。

1925 年 6 月 1 日に、ボン市は、他の郡及び交通運営者と協力して、ボン交通会社（Bonner Verkehrsgesellschaft : BVG）を設立した。その目的は、近隣地域とボン市の中心部を結ぶバス路線を運営することであった。同社によるバスの運行は同年 8 月 3 日に開始され、これまで鉄道では到達できなかった地域との公共交通サービスが開始されることになった。バス路線の運営はその後拡大し、1929 年には、路線延長 154km、輸送人員数 120 万人に達したものの、世界恐慌による経済危機を反映し、1930 年代初頭に利用者数が落ち込んだ。この状況を改善しようとしたボン市は 1932 年 4 月 1 日に BVG の他者の持ち分を全て買い取り、唯一の所有者となり、バス運営の改革を進めた。このため、第二次大戦の直前までには、利用客数が約 200 万人になるまで回復した。

1940 年 6 月に、公共交通（鉄道及びバス）の運営は、ガス事業、電気事業、水道事業、造船事業と共に単一の企業であるボン市公益事業体（Stadtwerke Bonn : SWB）に統合された。当時のボン市の人口は約 10 万人であり、公共交通事業対象地域の人口は約 20 万人であった。

第二次大戦後ドイツが東西に分裂すると、ボン市はドイツ連邦共和国の主都となった。当時、ボン市の面積は 30 平方キロメートルで、ドイツの大都市のなかでは 2 番目に小さかった。そこから、周りの自治体を統合し、ボンを首都としてふさわしい都市にするための努力が始まった。自治体の分裂や抵抗などもあり、合併はようやく 1969 年 8 月 1 日に実現し、現在のボン市が誕生した。1950 年代には周辺地域も含め人口が増加し、通勤者数が 4 倍にも増加し、これに伴い自動車交通が増加する一方で、路面電車の多くの路線は廃止され 1955 年には 2 路線を残すのみとなった。

1975 年には初の地下区間を含む LRT が中央駅～バート・ゴードスベルク間で開業した。この路線は 13 駅から構成され、そのうち 6 駅が地下にあった。

1987 年に、ボン市公益事業体は他の 11 主体とライン・ジーク運輸連合を結成した。

²¹³ SWB Konzern ウェブサイト：<http://www.stadtwerke-bonn.de/index.php?id=1788#!prettyPhoto> を参考に作成。

²¹⁴ バート・ゴードスベルク及びメーレンは、どちらもボン市の南に位置するボン市内の区域である。両区域がボン市に統合されたのは 1969 年であり、それまでは別のゲマインデであった。

これにより連合地域内で共通運賃が導入された。また、1996年には初の夜間運行バス・サービスが開始された。

1990年代には、EUによる域内市場形成政策に基づき、それまでボン市政府がÖPNVの計画と運営の双方を実行していた形態を改め、運営の経済的採算がとれるように業務を分離した。この結果、計画は市政府、運営はボン市公益事業体が受け持つことになった。1999年にボン市公益事業体は、コンツェルン形態に移行し、SWB GmbHが持ち株会社となり、その下で子会社が交通事業（SWB Bus und Bahn）、エネルギー及び水道事業（SWB EnergieNetze）、廃棄物処理事業（SWB Verwertung）等の公益事業を行う現在の形が形成された。

(2) 地域公共交通が直面している課題

ボン市が2011年に策定した『交通発展計画2020』（後述を参照）においては、現状のÖPNVについて、ネットワーク、運行頻度については概ね十分な水準にあると評価する一方、以下のような課題を挙げている。

- ・ 鉄道交通については高速化、輸送量の拡大が求められている。
- ・ ÖPNVの魅力を高めるためには、高速化、安定性、信頼性が求められる。
- ・ 駅・停留所設備に関しては、特にバリアフリー化に向けた改善が必要である。

5-3-3 交通計画の内容

(1) ボン市の計画策定に係る組織

市の行政機構は、市長の下に第 I 局から第 VI 局の 6 つの局が置かれており、それぞれの所掌は以下のとおりである。

第 I 局：一般行政 (Allgemeine Verwaltung)

第 II 局：財政 (Finanzen)

第 III 局：環境、保健、法律 (Umwelt, Gesundheit und Recht)

第 IV 局：文化、スポーツ、科学 (Kultur, Sport und Wissenschaft)

第 V 局：家族関係 (Familiendezenart)

第 VI 局：都市開発及び建築法 (Stadtentwicklung und Baurecht)

都市計画及び交通計画を担当するのは第 VI 局 (都市計画局、Stadtplanungsamt) のうち第 61 部 (65 名) である。第 61 部には 4 つの課が存在し、このうち交通計画を担当するのが 61-3 課、都市計画を担当するのが 61-1 課及び 61-2 課である。交通計画を担当する 61-3 課は 14 名で構成され、交通発展計画 (VEP) や公共交通、道路計画、自転車・歩行者のための交通計画などを担当している。都市計画については、61-1 課 (11 名) が都市全体の計画の方向性を示す計画、土地利用計画、指針などを策定する。これを受けて、61-2 課 (18 名) が各地域に関する B プラン²¹⁵等を策定し、計画を具体化する。

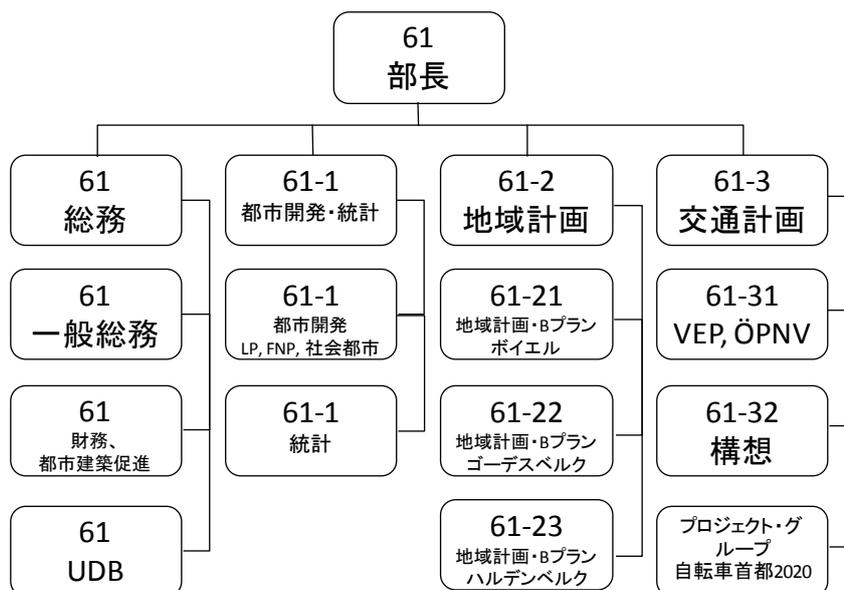


図 5-23 ボン市第 61 部組織図

(2) 交通発展計画 2020 (Verkehrsentwicklungsplan 2020, VEP2020)²¹⁶

1) 計画の概要

2011 年 7 月にボン市によって策定された 2020 年までを対象とした総合交通計画で

²¹⁵ B プランは、建設法典に基づき策定される都市計画的な発展と秩序に必要な指定 (用途、高さ、憲兵率、容積率等) を行う法的拘束力のある土地利用計画である。地方自治体は B プランを条例として議決しなければならない。

²¹⁶ Stadt Bonn (2011), *Verkehrsentwicklungsplan Bonn, Schlussbericht*

ある。対象モードは、自動車、公共交通、自転車、徒歩であり、以下のような目標を掲げている。

- ・交通量の削減
- ・環境親和的な交通手段の利用促進
- ・環境的脆弱地域における貨物車交通の削減
- ・幹線道路における交通流の改善
- ・交通安全性の向上
- ・道路空間の空間機能の改善（滞在の質の改善）
- ・バリアフリー化

このため、VEP2020においては、個人用の自動車は引き続き一定の機能を果たすとしながら、徒歩、自転車、公共旅客近距離交通の促進が重視されている。目標に応じて以下の施策が計画されている。

表 5-12 ボン市 VEP2020 における目標と施策カテゴリ

目標	施策カテゴリ
交通量の削減	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画の枠組みにより、発生交通量の抑制、また集約的輸送構造の創出。 ・例：住居を職場もしくは ÖPNV 停留所付近に。 ・例：職場を ÖPNV 停留所付近に。
環境親和的な交通手段の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場空間の管理を支援。 ・交通・モビリティ管理。 ・自転車・徒歩に関するインフラの供給の増大。 ・ÖPNV の部分ネットワーク同士の接続の改善。 ・都市部、オフィス街、レジヤールゾーンから ÖPNV へのアクセス性の改善。 ・通勤定期の広告の強化、運賃構造の見直し。
環境的脆弱地域における貨物車交通の削減	<ul style="list-style-type: none"> ・都市全域のネットワークを対象に「貨物車交通構想」（迂回路の提案）を策定。 ・課金を逃れようとする交通への対策（特に、都市区域における建築関係の交通）。
幹線道路における交通流の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・居住地域への迂回交通を発生させることなく、幹線交通路（例えば、ロイター通り、ボルンハイマー通り等）の負荷を軽減する。 ・騒音抑制策の再検討（EU 指令を考慮）、及び大気質保持計画の再検討。 ・都市部、オフィス街、レジヤールゾーンへの乗用車によるアクセス性（適切な旅行時間）の維持。
交通安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・居住地域、病院、レジヤール地域などにおける速度抑制施策。 ・シェアード・スペース・コンセプト。 ・道路横断時における安全性の向上。 ・より安全な自転車道の提供。
道路空間の空間機能の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・シェアード・スペース・コンセプトの確立。 ・滞在スペースの拡大と、車線狭福化。

目標	施策カテゴリ
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 植え込みの拡大。 ・ ベンチ等の設置。
バリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路空間におけるバリアフリー化施策。 ・ ÖPNV におけるバリアフリー化施策。

ÖPNV に関しては、環境親和的な交通手段であることが述べられ、都市全域において ÖPNV をさらに発展させるべきであることが確認されている。また、S バーン 13 号線等既に決定された計画に加えて、鉄道網の充実に応じてその他の ÖPNV 輸送能力をも拡大させることが必要であるとされている。

2) 計画策定プロセス

2005 年にボン市は、自動車交通の削減を目的とした交通コンセプトを策定した。これは、EU 指令などに基づく騒音、大気質管理を実行するためであった。ÖPNV の分野においては、NRW 州公共旅客近距離交通法の改定、近距離交通計画の改定等が行われた。このような状況のなかで、双方の計画を結びつけるために、ボン市は 1979 年に策定された総合交通計画の改定を行い、新たな総合交通計画として交通発展計画を策定することとした。

交通発展計画の策定作業は、①目標設定、②現状分析、③将来の発展に関する枠組み条件に基づくモデルの形成、④施策の設定、⑤都市全体・交通分野・都市区域ごとのコンセプトの設定、という手順でなされた。

策定手続きの政治的正当性を担保するために、VEP 理事会 (VEP-Beirat) が設置された (メンバーは市議会各会派の代表)。また、VEP フォーラム (VEP-Forum) が 2 回開催され行政機関、研究機関等の代表が参加した²¹⁷。さらに、住民との討議も 2008 年 9 月 20 日に行われ、約 50 名の市民が参加した。

(3) 近距離交通計画 (Nahverkehrsplan, NVP)²¹⁸

1) 概要

1995 年の地域化法 (Regionalisierungsgesetz) (2003 年以降ノルトライン・ヴェストファーレン州公共旅客近距離交通法 (ÖPNV-Gesetz NRW)) の施行に伴い、ボン市は公共旅客近距離交通の任務責任者となった。これに伴い、LRT、路面電車、バスに関する計画、組織、体制について責任を有することとなった。

このため、ボン市はノルトライン・ヴェストファーレン州公共旅客近距離交通法に基づき、自らの管轄する区域の公共旅客近距離交通に関する「近距離交通計画」を策定しなくてはならなくなった。同計画によって、LRT、路面電車、バスに関する路線ごとの運転間隔、サービス水準、重要な拠点間の接続の確保、それらの財政的な裏付けが定められる。また、この計画は、実際に交通を提供する交通事業者との協定の基礎ともなる。

²¹⁷ 参加したのは以下の代表である。NRW 州道路庁、ボン都市計画局、ドイツ交通クラブ・ボン支部、ボン市公益事業体、ライン・ジーク郡、ドイツ自動車連盟ノルトライン、ボン市環境・消費者保護局、ボン交通フォーラム、IHK ボン (研究機関)、ボン大学、など。

²¹⁸ Bundesstadt Bonn (2003), *Nahverkehrsplan 2003-2007*

現行の近距離交通計画は、「近距離交通計画 2003-2007」であり（ただし、2008 年以降の施策についても定められている）、また部分的な更新は 2008 年以降毎年行われている。同計画策定時の目次は以下のとおりである。

「近距離交通計画 2003-2007」（策定時）の目次

1. 空間整備及び州計画の目標

1.1 州の政策目標

1.2 枠組み

1.2.1 空間整備

1.2.2 州の発展

1.2.3 交通インフラ需要計画

2. ボン市の目標

2.1 基本原則

2.1.1 近距離交通計画の任務

2.1.2 公共旅客近距離交通モビリティの確保

2.1.3 公共旅客近距離交通の魅力の向上

2.1.4 公共旅客近距離交通の経済性の向上

2.2 特定の利用者についての考慮

2.2.1 現況

2.2.2 モビリティに障害のある人々

2.2.3 女性及び子供

2.3 十分な交通サービス

2.3.1 停留所/駅までのアクセス性

2.3.2 交通機関の接続の質

2.3.3 供給の質

2.4 品質目標

2.4.1 概要

2.4.2 インフラストラクチャに関する品質目標

2.4.3 運営に関する品質目標

2.4.4 サービスに関する品質目標

3. 現況の分析及び評価

3.1 現状（2000）

3.1.1 空間、居住、及び経済の構造

3.1.2 公共旅客近距離交通の供給構造

3.1.3 公共旅客近距離交通の需要構造

3.1.4 自家用車交通の需要構造

3.1.5 パーク&ライド

3.1.6 バイク&ライド

3.2 現状の評価（2000）

3.2.1 公共旅客近距離交通の供給

3.2.2 公共旅客近距離交通の需要

3.2.3 公共旅客近距離交通の経済性

3.3 公共旅客近距離交通に関する 1997～2000 年の比較

4. 短期的施策コンセプト（2003 年以降）

4.1 概要

4.2 鉄道旅客近距離交通に関する施策プログラム

- 4.3 LRT 及び路面電車に関する施策プログラム
- 4.4 バス交通に関する施策プログラム
- 4.5 財政経済的評価
- 5. 中期的施策コンセプト（2008 年以降）
 - 5.1 居住及び経済構造の発展
 - 5.2 公共旅客近距離交通供給の発展
 - 5.3 自家用車交通供給の発展
 - 5.4 公共旅客近距離交通需要構造の発展
 - 5.5 自家用車交通需要構造の発展
- 6. 長期的発展
- 7. 競争への準備
 - 7.1 現行法における民間経済及び公的経済
 - 7.2 コントロールされた競争の導入
 - 7.3 いくつかの路線の一括した扱い
 - 7.4 コンセッション期間の調和
 - 7.5 品質目標の測定及び監視
 - 7.6 達成度に応じた規制
- 8. 財政計画

①近距離交通計画の原則

近距離交通計画は、次の原則に基づいて策定された。

- ①公共旅客近距離交通モビリティの確保
 - ・250 名以上が居住する区域に停留所を設置する
 - ・空間及び時間の需要の変動に応じて柔軟な運営を行う
- ②公共旅客近距離交通の魅力の向上
 - ・公共旅客近距離交通の全ての交通モードを用いて、需要に応じた供給を行う
 - ・供給の品質の向上（交通機関同士の接続の向上等）
 - ・輸送の品質の向上（車両や停留所の更新、統一的品質基準の導入等）
 - ・交通インフラストラクチャの強化
- ③公共旅客近距離交通の経済性の向上

②魅力的な ÖPNV のための指標

NVP においては、魅力的な ÖPNV を実現するための指標が定められている。それらは、アクセス性、接続の質、供給の質、インフラについてそれぞれ定められている。

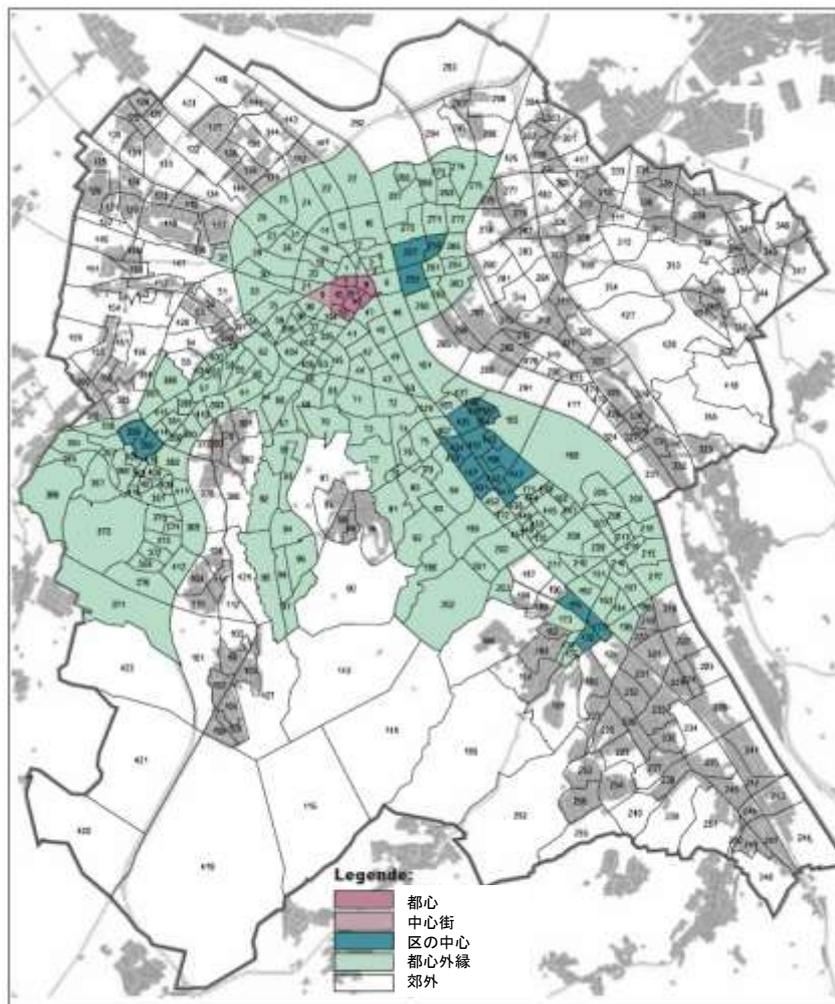
ア. アクセス性

アクセス性については、都市区域（都心、都心外縁、郊外）ごとに停留所からの距離及びその停留所における運行頻度について品質段階別に満たすべき数値が定められている（都市区域区分については図 5-24 ボン市内の都市区域区分を参照のこと）。品質段階 Q2 は最低限満たすべき基準を定めたものであり、Q1 は「魅力的である」と認められる基準を定めたものである。

表 5-13 アクセス性に関する指標

	停留所までの距離 (m)				停留所における運行頻度 (分)			
	バス/路面電車		LRT		日中		夜間	
	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2
都心	200	300	400	500	5	7.5	7.5	30
都心外縁	300	400	600	750	10	15	15	60
郊外	400	800	800	1000	20	30	30	60

注：Qは品質基準の段階をあらわす。日中は6～19時、夜間は19～6時、週末及び休日を指す。



注：凡例には5つの区分が示されているが、上記の表では、都心/中心街、都心外縁/区の中心、郊外の3つの区分がなされている。

図 5-24 ボン市内の都市区域区分

イ. 接続の質

接続の質については、運行頻度、目的地までの乗換回数、速度について以下のような数値が定められている。例えば、日中の都心内での移動であれば、5分おきに乗り換えなしで移動が可能であることがQ1の条件である(市区については図 5-25 ボン市の市区を参照)。

表 5-14 接続性に関する指標

	運行頻度 (分)				乗換回数 (回)				直線での速度 (km/h)			
	都心		市区の中心		都心		市区の中心		都心		市区の中心	
	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2
日中												
都心	5	7.5	10	15	0	0	0	0	15	15	15	15
都心外縁	10	15	20	30	0	0	0	1	20	15	20	15
郊外	20	30	20	60	1	1	0	1	20	15	20	15
夜間												
都心	7.5	15	15	30	0	0	0	0	15	15	15	15
都心外縁	15	30	30	60	0	0	0	1	20	15	20	15
郊外	30	60	30	60	1	1	0	1	20	15	20	15



図 5-25 ボン市の市区

ウ. 供給の質

供給の質に関しては、地域高速鉄道、地域鉄道、S バーン、LRT、路面電車、夜間

運行を含む様々なバス・サービス、デマンド対応型乗り合いタクシーなど、様々な形態のサービス提供を確保することが述べられている。また、これらのサービスは可能な限り統一的な運行頻度を実現すべきであるとして、通常の間隔には 10/20/60 分ごとの、需要が低い間隔には 15/30/60 分ごとの運行頻度を確保するべきであるとされている。

さらに、提供される輸送人員数については、ドイツ交通運営者連盟（VDV）の基準に従い、以下のように示している。

表 5-15 1 台/編成あたり輸送人員数

車種	座席数	立ち乗り (4 人/m ²)	輸送人員数
路線バス	44	26	70
接続バス	53	57	110
路面電車	70	98	168
LRT	146	214	360

この他、中央駅等主要な接続地点に関しては、乗り換えのために要する時間、歩く距離、P&R 施設の有無などについても基準が定められている。

エ. インフラストラクチャ

インフラストラクチャに関しては、停留所と車両のそれぞれについて、「必要な基本的設備」と「目的に応じた補完設備」が明示されている。

停留所は A~C の 3 つのカテゴリに分けられている。カテゴリ A は 1 日の利用者数が 5,000 人以上、地域交通網への接続駅であり、カテゴリ B は 1 日の利用者数が 1,000 ~5,000 人、カテゴリ C は 1 日の利用者数が 1,000 人以下の停留所である。それぞれのカテゴリの基本設備と補完的設備は以下のとおりである。

表 5-16 停留所の設備

(●: 必要な基本設備、○: 目的に応じた補完設備)

設備	カテゴリ		
	A	B	C
停留所表示	●	●	●
道路交通令に基づく標識 224 号(停留所を示す)	●	●	●
停留所表示/路線番号及び行き先	●	●	●
運営者の表示	●	●	●
運賃ゾーン			
地理的情報			
路線図	●	●	●
都市地図/周辺地図	●	●	○
道案内盤	○	○	○
文化財のプレート	●	●	
利用者情報			

設備	カテゴリ		
	A	B	C
時刻表（照明付き）	●	●	●
運賃情報	●	●	●
時刻（電波時計）	○	○	○
スピーカー	●	○	○
リアルタイム情報提供（出発時間）	○	○	○
乗車券販売及び顧客対応			
サービス要員（時間帯に応じて）	○	○	○
売店/キオスク	○	○	
自動券売機	○	○	
サービス要員（常駐）	●		
モビリティセンター/顧客センター	○		
停留所設備			
雨よけ	●	●	●
ベンチ	●	●	●
照明	●	●	●
ゴミ箱	●	●	●
緊急電話	○	○	○
乗用車を用いた場合の費用・時間に関する情報	○	○	○
カメラによる監視	●	●	
自転車置き場（バイク&ライド）（監視なし）	●	●	
インターネット接続	○	○	
自転車置き場（バイク&ライド）（監視付き）	○	○	
自転車用鍵付きボックス	○	○	
パーク&ライド	○	○	
コインロッカー	●		
キス&ライド	●		

車両設備については、都市内の交通と地域交通別に、必要設備と補完設備が設定されている。

表 5-17 車両の設備
（●：必要な基本設備、○：目的に応じた補完設備）

設備	都市内交通用車両	地域交通用車両
乗車		
低床	●	●
ニーリング（バスのみ）	●	○
内装		
降車ボタン	●	●
網棚		

設備	都市内交通用車両	地域交通用車両
利用者情報		
目的地表示/路線接続	●	●
停留所表示/音声案内	●	○
乗車券販売		
自動券売機	●	●
車両設備		
標準的設備	●	●
快適性のための設備		
空調設備	○	○

③長期計画

2008年以降にも関係する長期計画としては、以下の路面電車・LRTの延伸/新設が提案されている。

- ・アウアーベルク～ブッシュドルフ～ヘーゼル間の路面電車の延伸
- ・ドッテンドルフ～フリースドルフ間の路面電車の延伸
- ・ゴードスベルク/シュタットハレ～メーレム間のLRTの延伸
- ・ボイエール～コールカウル間のLRTの新設
- ・ボイエール～ニーダーカッセル間のLRTの新設

2)交通計画策定プロセス

NVPはボン市のワーキンググループにより策定された。このワーキンググループには、ÖPNVの運営主体であるボン市公益事業体からの参加者も含まれている。また、ボン市外の地域との協力も行っており、ライン・ジーク郡の任務責任者及び地域交通ケルン(RVK)及びライン・ジーク交通公社(RSVG)の参加も得た。

住民参加については、ドイツにおいてはゲマインデの空間整備の一環としてのBプランの策定の際には、住民参加を行う義務があるが、その他の場合にはその義務はない。個別の計画において住民参加の機会を設けることもできるが、専門的な計画分野になると市民が参加できる機会はわずかである。また、市民との対話は予算の都合がつかなかった場合には困難となる。

近距離交通計画に関する市民の意見は、選挙によって選出された市の代表者を通じて吸い上げられることになる。また、2007年の近距離交通計画の見直しの際には、計画成立以前にボン市民との話し合いの機会が設けられた²¹⁹。2007年の近距離交通計画の更新は、バスネットワークの改変(「バスネット2008」(Busnetz 2008)と呼ばれる)を主な内容としており、2007年6月中旬に4回、各区の市民からの意見聴取が行われた。参加者は全体で150人程度であった²²⁰。また、インターネットでの意見募集も行われた。

意見聴取の際のプログラムは以下のようなものであった。

²¹⁹ ボン市へのヒアリングによる。

²²⁰ IKU (2007), *Dialog zum Busnetz 2008*

表 5-18 住民参加のプログラムの例

時刻	内容
18.30	参加者の到着
19.00	挨拶及び導入（ボン市職員）
19.15	バスネット 2008（案）に関する説明（ボン市職員）
19.30	バスネット 2008（案）に対する討論、フィードバック
20.30	結果の開示及びプレゼン
20.50	提案及び結果の評価 （ボン市職員、ボン市バス・市電事業体の代表者）
	終了の挨拶（ボン市職員）
21.30	終了

また、2007年6月14日の15時30分から19時には、ステイクホルダーからの意見聴取が行われており、参加者は以下のとおりである（断りのない限り、各1名）。

表 5-19 参加ステイクホルダー

カテゴリ	参加者
行政関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・ボン市 03-3 課（都市マーケティング）代表 ・ボン市 03-4 課（ボン・インフォメーション）代表 ・ライン・ジーク郡代表
政党関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・左翼党代表 ・緑の党代表 ・CDU〔キリスト教民主同盟〕代表
交通関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・Pro Bahn〔鉄道利用促進団体〕代表 ・都市・交通計画 Stuhm & Partner〔民間企業〕代表 ・VCD〔ドイツ交通クラブ〕ボン/ライン・ジーク/アール郡部代表（2名） ・交通フォーラム代表（3名）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ワーキンググループ女性と都市計画代表 ・ボン大学一般学術委員会代表 ・ボン市身体障害者団体代表及び同団体 ÖPNV 部門代表（計2名） ・市民環境保護団体（Bürgeraktion Umweltschutz Bonn）代表

こうした市民参加等はその後の見直し（後述参照）においては行われていない。

3) 交通計画の事前・事後評価の枠組み

近距離交通計画については、年に1度見直しを行い、需要に適合させている²²¹。これらは近距離交通計画の“Fortschreibung”として公表されている。2007年以降現在まで、2008年、2009年、2010年、2011/12年の4回の見直しが行われている²²²。

²²¹ ボン市へのヒアリングによる。

²²² ボン市ウェブサイト

表 5-20 各年の交通計画の見直し内容

時期	内容
2008年	バスネットワークの見直し。10分間隔での運行路線の拡大、分かりやすい路線網の形成、需要の少ない地域への低頻度での運行の開始。
2009年	バス・ダイヤの変更。新たな高速バス路線の導入（SB69）、路線の延長（614系統）、運行間隔の短縮など（630系統）。運行時間、終点での乗り換え時間の評価と接続の改善、車両利用効率性の改善、環境に優しい車両の導入など。
2010年	時刻表の変更。需要に合わせた路面電車の運行頻度の変更（3路線）、バスの運行効率の改善や需要に合わせた運行のためのバス時刻表の変更（13路線）。
2011/12年	主に、ボイエルク区～ザンクト・アウグスティン（ボン市北東部に位置するライン・ジーク郡内の都市）間の時刻表の変更（4路線）。その他の変更及び新たな停留所の計画。

(4) 交通計画と土地利用・都市整備等の他の計画との整合性のとり方

ボン市において都市開発と交通計画を担当しているのは、都市計画局である（前掲組織図参照）。同局は、2012年3月に中心街の再開発のためのマスタープランを策定した（Masterplan “Innere Stadt” Bonn）。この計画は、中心地区における居住の向上、都市機能の強化、ライン河畔の利用、フリードリッヒ・ヴィルヘルム大学の改築に伴う周辺地区を含めた改良、交流及び往来のための空間の構築、などを対象としている。この計画においては、「中心街における空間機能的な開発は、交通の開発と並行しなくてはならない」として、交通に関しては VEP2020 を基礎としている。

また、NVP を取りまとめるのは交通計画課（61-3 課、前掲組織図参照）であるが、NVP の作成段階では、都市開発業務の担当者が全体として計画作成に関与し、市の土地利用計画、上位計画（州や連邦の計画）との整合性がとれるように計画が作成される。例えば、土地利用計画に基づき、人口や交通機関分担率なども考慮し、赤字区間の運行時間や運行のための人員等の計画、費用の見積もりを行う²²³。

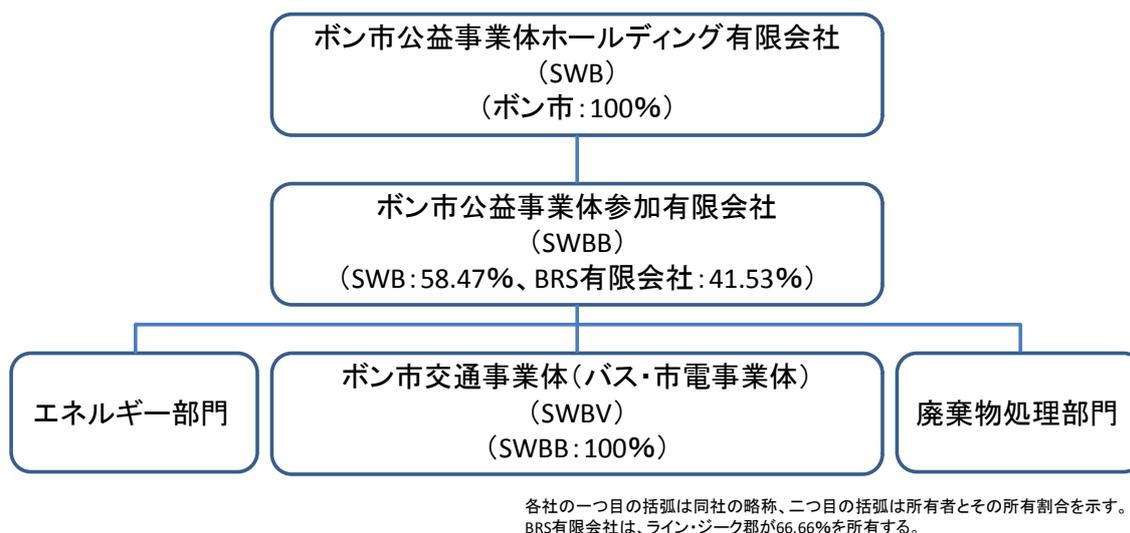
(http://www.bonn.de/umwelt_gesundheit_planen_bauen_wohnen/stadtplanungsamt/projekte_verkehrsplanung/nahverkehrsplan/index.html?lang=de)

²²³ ボン市へのヒアリングによる。

5-3-4 地域公共交通の運営等

(1)地域公共交通の運営主体と行政の関係

ボン市の公共交通を運営するボン市バス・市電事業体は、ボン市公益事業体参加有限会社（Stadtwerke Bonn Beteiligung-GmbH）の100%子会社である。ボン市公益事業体参加有限会社は、ボン市が100%所有するボン市公益事業体ホールディング有限会社（Stadtwerke Bonn GmbH Holding）が58.47%を所有し、ライン・ジーク郡が66.66%を所有するBRS GmbHが41.53%を所有している。



出典：Stadtwerke Bonn (2013), *Geschäftsbericht 2012 - Stadtwerke Bonn Gesamt* をもとに作成。

図 5-26 ボン市公益事業体Konzernの構造

(2)地域公共交通サービス内容の決定手法

所管官庁であるボン市の第VI局61部(前述の組織図参照)が、ステイクホルダー、とりわけボン市バス・市電事業体と協議の上内容を決定する。その後、ボン市議会計画・交通・史跡保護委員会で検討がなされた後、市議会で議決される。

(3)その担保の方法

近距離交通計画等で定められた運行頻度やサービスの品質などは、そのまま交通事業者に対して強制力を持つわけではない。交通事業者に対してそれらを強制する方法は、任務責任者と交通事業者の間で委託契約が結ばれる場合には契約による。ボン市のÖSPVに関しては、この方法はとられておらず、直接的な委託がなされている。

EU規則1370/2007の第5条(2)において、入札を通さない委託が認められるのは、任務責任者が公共サービス契約を直接、「法的には区別されるが、任務責任者が自らの部局と同様の統制を及ぼす機関」と締結する場合に限られている。

ボン市の場合は、任務責任者はボン市であり、委託される「機関」はボン市バス・市電事業体である。前述のように、ボン市とボン市バス・市電事業体の関係は、前者が後者を所有する形になっており、それを通じてボン市が直接的に運営するのと「同様の統制」を行っていると考えられる。

(4) 運行主体に対するモニタリングの具体的な実施状況

上記のように、ボン市がその所有関係から公共交通運営者のボン市バス・市電事業体を実質的に同一の機関のように扱う一方、市議会中央委員会の 2010 年の決定に従って、行政（具体的には第 VI 局第 61 部）は、市議会計画・交通・史跡保護委員会に対して、バス及び LRT・路面電車の顧客からの不満や意見（賞賛の意見も含む）を定期的に報告する義務を負っている。これに従い、ボン市バス・市電事業体は、4 半期ごとに寄せられた不満や意見の、件数、内容、路線ごとの分布などを市議会に報告している²²⁴。

²²⁴ SWB Bus und Bhan (2014), *Kundendialog – Quartalsstatistik 4. Quartal 2013*

5-3-5 地域公共交通の維持・活性化に係る財政負担と財源²²⁵

同市の交通事業者が加盟するライン・ジーク運輸連合における 2004 年度の収入は総額 5 億 1910 万ユーロとなっている。その内訳は運賃収入が 3 億 1790 万ユーロ、NRW 州からの補助金やその他収益で 1 億 4890 万ユーロ、通学定期・重度身体障害者補償金で 5,230 万ユーロとなっている。同運輸連合の費用は 7 億 870 万ユーロとなっており、赤字補填額が 1 億 8,960 万ユーロに及んでいる。なおこの赤字分は公営企業の黒字分または自治体が負担している。

²²⁵ 国土技術政策総合研究所(2005)『ドイツにおける公共近距離旅客交通の制度的枠組みの調査報告書』

5-4 デンバー市(アメリカ)

5-4-1 現在の地域公共交通の概要

デンバー市²²⁶は、アメリカ西部にあるコロラド州の州都であり最大の都市である。ロッキー山脈の麓に位置し、また高度が約 1,600m 地点にあることから Mile-High-City と呼ばれている。デンバー市は、2013 年現在人口約 65 万人、面積が約 153 平方マイルで、デンバー市を中心に都市圏を形成している。また、デンバー都市圏²²⁷は 2013 年現在人口約 270 万人、面積が約 8,346 平方マイルで、以前から金融・商業などが発達しており、近年では IT 関連産業も盛んになっている。このため都市圏の人口は増加傾向にある。



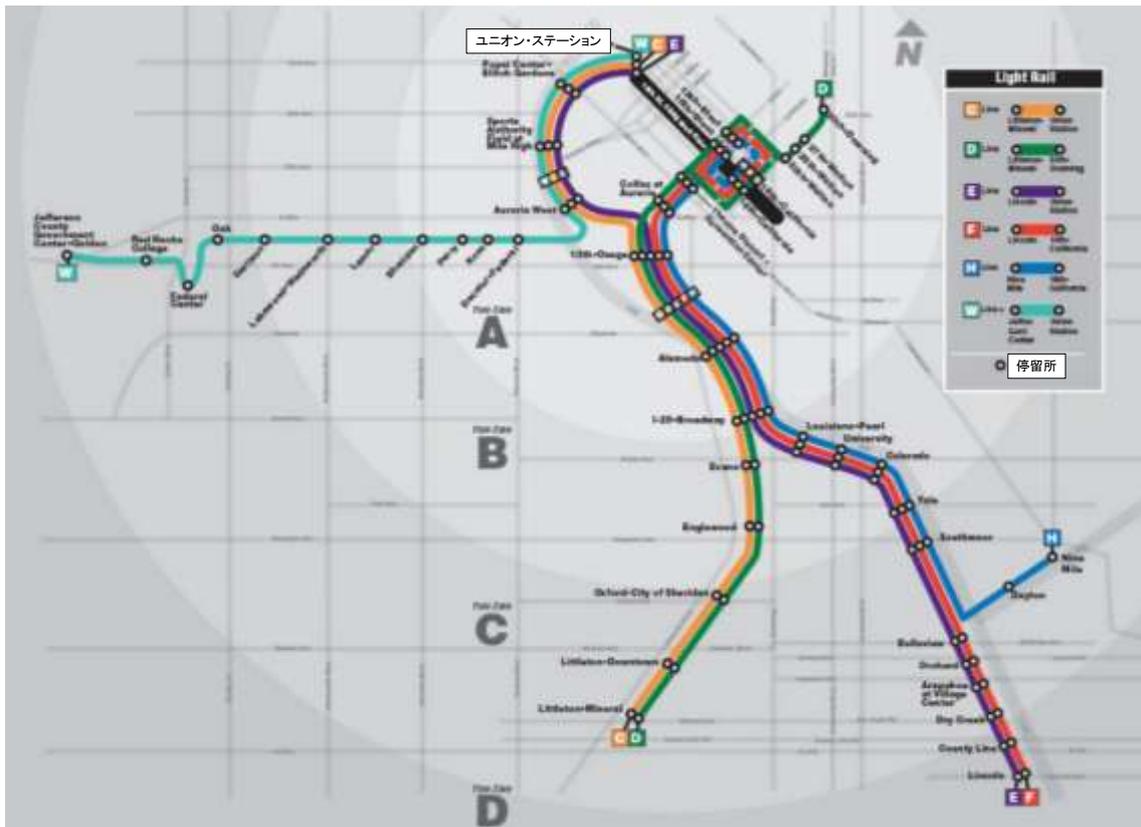
出典：Open StreetMap より作成

図 5-27 デンバーの位置図

以前は、典型的な自動車依存型の都市であったが、90 年代後半からはバスや LRT サービス等の公共交通が急速に広がっており、アメリカ国内では公共交通分担率の高い都市となっている。現在のデンバー都市圏の公共交通は主に LRT とバス路線から成っている。LRT はデンバーユニオン・ステーション (DUS) を起点に 6 路線運行されており、バス・サービスも 100 路線以上となっている。また、公共交通促進策として、P&R 施設が LRT の停留所周辺など 77 か所に整備されている。

²²⁶ 正式名称は、City and County of Denver であり、基礎自治体とカウンティの機能を併せ持っている。

²²⁷ デンバー都市圏には、様々な定義がなされている。アメリカ国税調査局によるデンバー都市圏では、City and County of Denver、Arapahoe County、Jefferson County、Adams County、Douglas County、City and County of Broomfield、Elbert County、Park County、Clear Creek County、Gilpin County が含まれている。



出典：RTD ホームページより作成

図 5-28 LRT の路線図(2014 年 1 月時点)

表 5-21 デンバー都市圏の公共交通の整備現況(2013 年 3 月現在)

種類	項目	現況
LRT	LRT 営業キロ	76km (47 マイル)
	停留所数	46 駅
	路線数	6 路線
バス	バス停数	9,481 箇所
	路線数	127 路線
P&R	施設数	77 箇所
	収容台数	31,049 台

出典：RTD ホームページより作成

デンバー市の通勤時の交通分担率は自動車が 79%と全体の 3 分の 2 以上を占め、公共交通は 8%となっている。アメリカ全土での公共交通分担率 1%程度であるため、デンバー市の公共交通の分担率は非常に高いと言える。

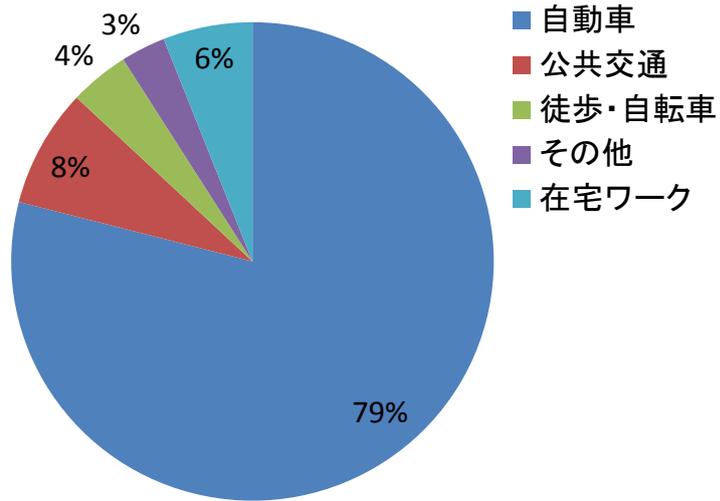


図 5-29 デンバー市の交通分担率

5-4-2 地域公共交通の歴史的経緯

(1) 地域公共交通の歴史的経緯

1) 公共交通運営会社の設立から最初の LRT 導入まで²²⁸

デンバー市では、デンバートラムウェイ社（Denver Tramway Company : DTC）が電化トラムやバス、トロリーを運行していたが、モータリゼーションの進展に伴い、1950年代には電化トラムやトロリーの全てが廃線となった。その後、自動車利用の増加に伴う大気汚染の深刻化やスプロール化が指摘されていたため、利害関係諸団体や住民からは公共交通の見直しを求める声が上がっていた。一方で、1960年代後半、DTCは財政問題により経営が危機的状況にあったため、問題の解決に向けて、デンバー商工会議所を中心とした交通委員会が設置された。委員会では市民グループや事業者等との間で議論が交わされ、独立した地域公共交通事業者の設立が提案された。コロラド州議会はこの提案を受け1969年に、デンバー市及びその周辺の公共交通の開発、運営、維持管理を行うための機関として Regional Transportation District (RTD)²²⁹を創設した。創設後から1970年代初めにかけては、郊外のボルダー等へのバス・サービス拡大やデンバートラムウェイ社からの引き継ぎなどが行われた。しかし、バス・サービスは輸送力不足の状態が続き、より効率的な輸送が望まれていたため、1973年にパーソナル高速トランジット（Personal Rapid Transit : PRT）システムの導入計画がRTDにより提案された。その後も、約20年間、様々な提案を通して連邦補助金の申請が行われたが、補助金対象事業とはならなかった。そして、1994年の住民投票での承認を経て、最初のLRTが建設されることとなった。このLRT建設も連邦からの補助金対象とはならなかったが、デンバー市の公共交通発展のきっかけとなった。



出典：FasTracks ホームページ

写真 5-4 デンバー都市圏を走行する LRT

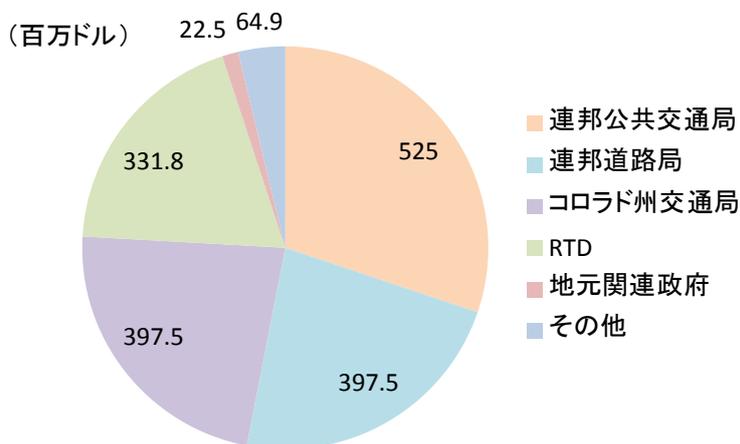
2) T-Rex プロジェクト

1995年、公共交通サービスの拡大やインフラの維持更新などを目的に、コロラド州交通局とRTDが共同でT-REX（Transportation Expansion）と呼ばれるプロジェクト

²²⁸ Office of Technology Assessment (1976), *An Assessment of Community Planning for Mass Transit: Volume 5 – Denver Case Study*, pp. 9-17

²²⁹ 「Regional Transportation District」は、デンバー市周辺の公共交通を開発、運営、維持管理するための機関の固有の名称であり、例えば、MTAのように連邦法に基づいて全国的に設置されている機関の一般的名称ではない。

トを開始させた。このプロジェクトでは、1994年に建設されたLRT路線を14km(8.7マイル)延伸する計画が提案され、初めて連邦から支援を受けることとなった。他にも州際道路であるI-25やI-225の拡幅事業、歩道橋や停留所付近への駐輪施設の整備等の歩行者・自転車利用者のためのアクセス改善事業が行われた。この事業の総額費用は、16.7億ドルであり、主な財源は連邦公共交通局から5.25億ドル、連邦道路局及びコロラド交通局からそれぞれ3.97億ドル、RTDから3.31億ドルであった。



出典：T-REX Project Fact Book

図 5-30 T-REX の財源内訳

3) FasTracks 計画²³⁰

デンバー地域²³¹の都市圏計画機構(MPO)であるDRCOG(Denver Regional Council of Governments)の予測によれば、2001年から2025年にかけて、人口が90万人以上、雇用が60万人以上増加し、渋滞が深刻化するとされている。この将来予測への事前の対応策として、RTDはデンバー市の中心部から伸びる放射状の交通網整備を模索し、2004年に公共交通及び土地利用の計画を盛り込んだFasTracksと呼ばれる計画を提案した。この計画では、1997年に廃案となった通勤者鉄道建設等の計画と同様、売上税増税の内容が含まれていたが、住民投票により承認された。この成功の要因の一つには、計画の再調整のなかで住民参加を積極的に行ったことが挙げられている。この事業は12年間続けられ、122マイルに及ぶ通勤者鉄道やLRTの鉄道網の整備、18マイルのBRT路線の整備及び駅や停留所付近に21,000台分の駐車スペースの整備等が進められている。また、鉄道網の整備と連動した歩行者中心の開発・再開発を行うトランジット指向の開発(Transit Oriented Development:TOD)が盛んに行われており、地方自治体や開発ディベロッパー、RTDが中心となり開発が進められ、その他コミュニティや研究機関等とも適宜連携して行われている。FasTracks計画では、69億ドル程度の費用が見込まれており、財源の一

²³⁰ RTD (2004)「FasTracks Plan」

http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/main/FasTracks_PlanA.pdf

²³¹ DRCOGの定義では、Adams County、Arapahoe County、Boulder County、Clear Creek County、Douglas County、Gilpin County、Jefferson County、the City and County of Denver、the City and County of Broomfield、South west Weld Countyが含まれる。

部として増税した売上税が充てられている。



出典：FasTracks ホームページより作成

図 5-31 鉄道・BRT の建設予定図

5-4-3 交通計画の内容

(1)各交通計画の概要等

1)メトロ・ビジョン地域交通計画 2035²³²

デンバー地域の MPO である DRCOG が地域交通計画である『メトロ・ビジョン地域交通計画 2035』(2035 Metro Vision Regional Transportation Plan)を 2007 年 12 月に完成させた。これは『メトロ・ビジョン 2035』と共に作成されたものであり、採択後の 2011 年には改訂版が発表された。同計画ではデンバー及びその周辺地域をより魅力的な場所にするため、主に以下の目標を掲げている。

- ・交通と土地利用開発の関係性の強化
- ・既存のシステムの効率性を高めるための交通管理施策の推進
- ・一人での自動車利用を抑制するための交通需要管理の推進
- ・人や貨物の輸送能力の強化
- ・自転車や歩行者用施設の拡大
- ・近隣コミュニティや関連機関との連携の促進

2)Fastracks 計画²³³

RTD により策定された FasTracks はデンバー地域の公共交通サービス及びその施設に関する 12 年後を見据えた Comprehensive Plan (都市計画マスタープラン)である。FasTracks 計画では、大きく 3 つの目標が掲げられている。一つ目は、地域住民に対する移動手段の拡充である。これまで一つの交通手段に依存していた生活が複数の交通手段を持つようになることで仕事やプライベートなどでの暮らし方が多様になり、生活の質が改善されることが期待される。同計画では軌道系交通の新設(119 マイル)、BRT の新設(18 マイル)等を計画に盛り込んでいる。二つ目は、ピーク時における公共交通分担率の改善である。現在発生している混雑は年々悪化しており、自動車利用者へのストレスとなっており、ピーク時に最も混雑する主要な交通回廊の公共交通分担率を現在の 11%から 22%まで高めることを目指している。三つ目は、公共交通の必要性及び将来の地域の成長に合わせた計画を事前に確立することである。2025 年にデンバー都市圏の人口が 339 万人に達することが予測されており、このニーズに対応するため、公共交通が提供されている地域に計画的に開発を促すというものである。

同計画の目標を達成するにあたり、様々な戦略的開発プロジェクトが予定されており、主に以下のテーマと関連したものとなっている。

- ・公共交通
- ・P&R
- ・バスネットワーク及び交通結節点の改善
- ・集約型インターモーダル施設
- ・公共交通施設やアメニティ²³⁴

²³² DRCOG (2011), *2035 Metro Vision Regional Transportation Plan*
https://drcog.org/sites/drcog/files/resources/2035%20MVRTP-2010%20Update%20with%20App%202-9_0.pdf

²³³ RTD (2004), *FasTracks Plan*
http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/main/FasTracks_PlanA.pdf



出典：FasTracks ホームページより作成

図 5-32 FasTracks 計画

3) デンバー総合計画 2000²³⁵

デンバー市のマスタープランは、『デンバー総合計画 2000』（Denver Comprehensive Plan 2000）である。同計画は 2000 年に市議会により採択されたも

²³⁴ 自転車駐輪施設、トイレ等のアメニティ施設

²³⁵ The City and County of Denver (2000) “Denver Comprehensive Plan 2000”
http://www.denvergov.org/portals/747/documents/planning/master_plans/comp_plan/compplan2000.pdf

のであり、およそ 2020 年までを念頭に置いた長期計画である。また、DRCOG の総合計画である『メトロ・ビジョン 2035』の前身である『メトロ・ビジョン 2020』とも関連付けられている。デンバー総合計画 2000 の目標は、環境や経済、コミュニティなど多岐に及んでおり、公共交通をサステイナブルな都市の形成における重要な要素と位置付けている。

- ・デンバーの自然環境の保全と強化。
- ・デンバーの質の高い生活を維持するために、有効な土地利用政策を通じた成長と変化の管理。
- ・住民や企業、訪問者のモビリティ・ニーズの拡大を予測し対応。
- ・将来に向けて、デンバーの最良の建築及び景観を活用。
- ・住宅に関する選択肢の拡大。
- ・全ての人に機会を提供する持続可能な経済の創出。
- ・各近隣地区の資産の構築、及び全私的なコミュニティ感覚の促進。
- ・デンバー市民への生涯教育の機会の提供。
- ・勤労及び十全なコミュニティ・ライフへの参加が必要な人々への機会の強化。
- ・芸術及び文化を、都市の社会・経済的基礎構造へ統合。
- ・地域問題に関する協力及びリーダーシップの共有を促進。

4) ブループリント・デンバー；統合的土地利用・交通計画²³⁶

『デンバー総合計画 2000』の目標を達成するため、特に交通と土地利用に関して 2002 年に採択されたのが、『ブループリント・デンバー：統合的土地利用・交通計画』（Blueprint Denver, An Integrated Land Use and Transportation Plan）である。この計画は、デンバー市の将来の成長と、オープン・スペースの確保に対応した、バランスのとれた、マルチモーダル交通システムと土地利用について定めたものである。全体は、3つのテーマを中心にまとめられている。それらは、以下のとおりである。

○変化するエリア、安定的なエリア

安定的なエリアとは、今後 20 年間に土地利用の著しい変化が予定されないエリアである。このエリアでの目標は、そのエリアの特徴を維持しつつ、バイタリティを維持するための一部開発や再開発を行うことである。

新規開発の多くは、変化するエリアにおいて行われる。このエリアは、都市中心部、トランジット駅の周辺、及び主要な道路・公共交通幹線の周辺が該当し、人口流入や経済活動、投資などから便益を受ける。

○マルチモーダルな道路

マルチモーダルな道路とは、公共交通、歩行者、自転車利用者、自家用車、などの多様なモードに対応できる道路である。マルチモーダルな道路は、全ての種類の交通が同等に重要であり、より多くの人々によるより多くのトリップに同一のスペースで対応し、またより良い歩行者・自転車用施設を提供するものである。

²³⁶ The City and County of Denver (2002), *Blueprint Denver: An Integrated Land Use and Transportation Plan*
<http://www.denvergov.org/Portals/646/documents/planning/blueprintdenver/BlueprintDenver.pdf>

○複合開発

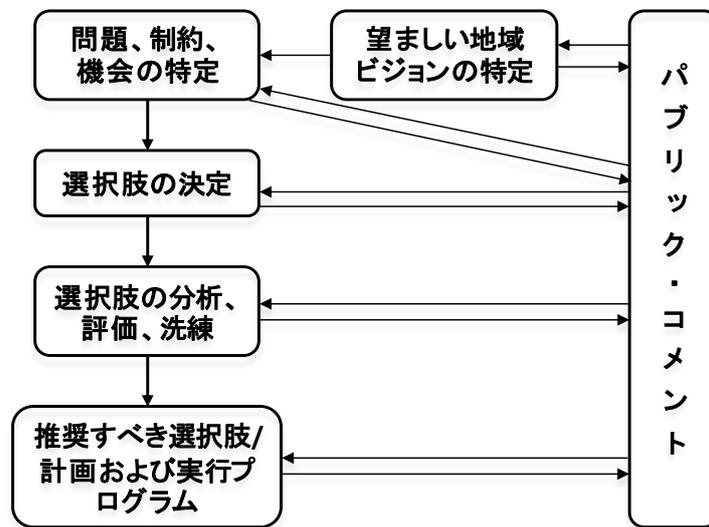
複合開発は、住居や小売店、商業施設を複合的に開発する手法であり、都市中心部や公共交通サービスの駅または停留所付近等の公共交通指向型の開発で用いられる。

5)交通計画策定プロセス(住民参加やその他のステイクホルダーの関与の在り方)²³⁷

DRCOG の計画策定における住民参加の目的は、住民が計画策定を知り、意見を述べる機会が与えられた後に意思決定が下されるということを保証するためである。そのため、交通計画の意思決定者は計画により影響を受ける全ての利害関係者を念頭に計画しなければならない。計画策定プロセスにはいくつかの段階があるが、各段階において以下のような住民参加プロセスをとっている。

1. 公の場への情報提供を行う
2. 積極的に住民の意見を収集する。
3. 住民と意思決定者間の情報交換を円滑にする。
4. 住民の関心事を考慮した意思決定を行う。

地域交通計画策定プロセスにおいて住民参加は重要であるが、住民の関心は地理的状況またはテーマの重要度により大きく異なる。そのため、広域計画における住民参加のプロセスは柔軟に行う必要がある。DRCOG は交通計画の策定時に、以下のフロー図のように、ビジョンの特定から提案する実行プログラムの策定まで、各段階において住民参加を通じたフィードバックが行われている。



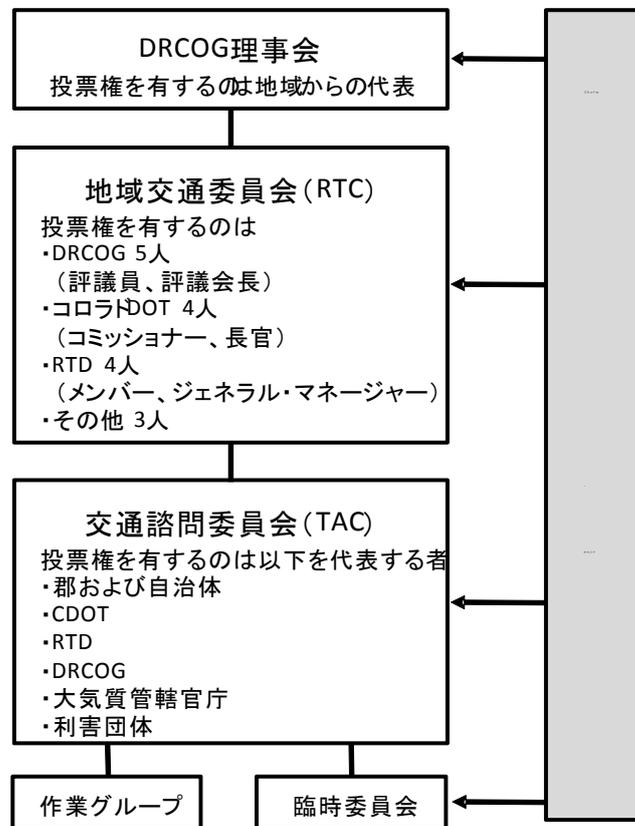
出典：DRCOG (2010) “Public Involvement In Regional Transportation Planning”

図 5-33 交通計画のプロセス

²³⁷ DRCOG (2010), *Public Involvement in Regional Transportation Planning*
<https://drcog.org/documents/FINAL%20DRCOG%20Public%20Involvement%20in%20Regional%20Transportation%20Planning%20Adopted%20April%202010.pdf>

デンバー地域の都市圏計画機構（MPO）の組織は、MPO そのものである DRCOG、コロラド州交通局、RTD 間における合意書により規定されている。DRCOG の組織及びパブリックコメントとの関係は以下のとおりである。

DRCOG の中心となりその運営を司るのは、DRCOG 理事会（DRCOG Board of Directors）である。DRCOG 理事会は 50 人以上の理事で構成される。理事は DRCOG に参加する各地域の代表者であり、地方議会議員や市長などがその任に当たっていることが多い。各理事には指定された代理人が存在する。また、2 人の常任理事が理事会による交通政策の意思決定の補助を行う。その下にある地域交通委員会（Regional Transportation Committee : RTC）は理事会に対し政策提案書を準備する役割を持っている。また、交通諮問委員会（Transportation Advisory Committee : TAC）は交通プロセスの批評や助言を行う機能を有している。特別委員会や作業部会も計画作成の補助を短期的に行う際に設立される。メンバーには専門家や利害関係団体の代表者による構成となる。



出典：DRCOG (2010), *Public Involvement in Regional Transportation Planning*

図 5-34 DRCOG の組織及びパブリックコメントとの関係性

理事会、地域交通委員会、交通諮問委員会は定期的開催されており、住民は会合等に参加するか、理事もしくは委員にコンタクトすることにより、自らの意見を述べることができる。臨時委員会を含む全ての会合において、パブリックコメントのための時間が確保されている。それぞれの会合は以下の日程で開催されている。

表 5-22 理事会、各委員会の開催日程

	開催日程	
	時刻	開催日
交通諮問委員会	午後 1 時 30 分	毎月第 4 月曜日
地域交通委員会	午後 8 時 30 分	理事会の前日
理事会	午後 6 時 30 分	毎月第 3 水曜日

この他、住民参加は様々な手法により実施されている。以下は主に用いられる手法の一覧である。

- ・ウェブサイト
- ・コミュニティや公共の場でのアウトリーチ²³⁸
- ・パンフレット
- ・メーリングリスト
- ・メディア戦略
- ・マイノリティ及び低所得者コミュニティ戦略²³⁹
- ・公聴会やパブリックコメント
- ・フォーラム、会議、ワークショップ
- ・講習会
- ・アンケート方式
- ・作業部会

6) 交通計画の事前・事後の評価の枠組み²⁴⁰

RTD は FasTracks プログラムにおける目標到達水準や地域への効果を量的に測定するために『生活の質調査』(the Quality of Life (QoL) Study) を行っている。また、この調査は連邦ニュースタート基金²⁴¹の受給が受けられる公共交通整備の実施にあたり、連邦公共交通庁が要件としている事前・事後評価の一環にもなる。

この調査は 2006 年を基準としたモニタリングプログラムであり、FasTracks 計画が開始されて以降も継続して行われる。この調査では、一部の指標を RTD 評議員会やその他利害関係者に対して報告書として毎年提供することとしている。また、3 年に一度、全ての指標をまとめた報告書も作成することとなっている。

この調査では、公共交通の改善により最も影響を受ける以下の分野に着目している。

- ・モビリティ
- ・環境
- ・経済活動
- ・開発と土地利用

²³⁸ 多くの住民または特定の住民に向けて、職員がショッピングモールや図書館、地域イベント等での展示などを通して情報共有・交換を行うこと。

²³⁹ 質問票の配布や関連組織との交流等、職員が事前に低所得者やマイノリティに向けてアウトリーチを行うこと。

²⁴⁰ RTD (2012), *Quality of Life, High Level Measures Report 2012*

http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/main/RTD2012QoLFINAL_Low.pdf

²⁴¹ 同基金は、鉄道の新規供用や延伸、バスのサービス改善等を目的として作られたもので、一般財源により運用されている。

また、定量的データは以下の3段階の地理的スケールに分けて集計される。

- ・広域 (R)
- ・公共交通沿線 (C)
- ・公共交通の駅周辺 (S)

データ収集の成果をより明確なものとするため、RTD 評議員会が定めた各目標に対する目的が定められている。データ分析後の指標は各目的にそれぞれ分類されている。以下が事前・事後評価に用いられる指標である。

表 5-23 FasTracks 計画の事前・事後評価指標

目標	目的	項目	指標
公共交通の必要性及び将来の地域の成長に合わせた計画を事前に確立する	将来の交通ニーズへの対応	人口成長	人口 (R・C)
			都市部の土地消費 (R)
			都市部の住宅密度 (R)
			人口密度 (C)
		雇用	雇用の年変化 (R)
			直接型雇用創出 (R)
			間接型雇用創出 (R)
			失業率 (R)
			雇用 (S)
		住宅	新築住宅販売数 (R)
	公共交通のある地域での開発機会の提供	経済活動	RTD 売上税歳入 (R)
			課税対象小売販売額 (R)
			燃料費 (R)
			新しい開発 (S)
		資産価値	アパートの家賃 (R、S)
			低中所得者向け住宅指数 (R、C、S)
			交通費 (R、S)
			商用リースレート (S)
			資産価値 (S)
ピーク時における公共交通分担率の上昇	環境面の持続可能性	持続可能なデザイン	持続可能なプロジェクトの特徴とアクション (R)
			大気質
			大気質の悪化日数 (R)
		エネルギー消費	一人あたりの交通におけるエネルギー消費量 (R)
			混雑による追加燃料消費量 (R)
			新公共交通の移動に伴う燃料節約 (R)
	公共交通の利用	ピーク時公共交通分担率	分担率 (R、S)
		乗客	公共交通利用者数 (R、S)
			一人あたりの年間公共交通利用回数

目標	目的	項目	指標	
			(R)	
			乗客の人口統計 (R)	
			新公共交通利用者数 (R)	
	移動における安全性	事故	安全性の便益 (R)	
		犯罪	RTD の資産における犯罪率 (R)	
			セキュリティ設備インベントリー (R)	
	乗客の認識	安全性の認識 (R)		
	顧客満足度	乗客の満足度	サービス評価 (R)	
	地域住民に対する移動方法の拡充	システムモビリティ	台マイル	公共交通 VMT (R)
				自動車の保有台数 (R、C、S)
混雑			混雑度 (R)	
			混雑期間 (C)	
利用者のコスト削減			自動車混雑費用の節約 (R)	
			公共交通利用者の費用節約 (R)	
旅行時間			路線旅行時間 (C)	
			旅行時間の差異 (C)	
交通量			ピーク時高速道路交通量	
			ピーク時幹線道路交通量 (C)	
移動における選択肢とアクセシビリティの提供		公共交通サービス	高速公共交通レール延長 (R)	
			ADA サービスの営業時間 (R)	
			公共輸送機関営業時間 (R)	
		公共交通へのアクセス	アクセスモード (R)	
		自動車のアクセス	P&R の収容台数と施設 (S)	
			P&R のライセンスプレート調査 (S)	
		自転車のアクセス	駐輪場の設置状況 (R)	
			バイクオンバスの利用 (R)	
			駅への自転車アクセス (S)	
		歩行者のアクセス	徒歩圏内の人口 (S)	
			徒歩圏内の雇用 (S)	
			駅への歩行者アクセス (S)	
		世帯のアクセス	頻度の高い公共交通によりサービスを受ける人口 (R)	
		職場へのアクセス	頻度の高い公共交通によりサービスを受けている雇用 (R)	
		目的地へのアクセス	頻度の高い公共交通によるアクセス性 (R)	
		土地利用	公共交通支援型ゾーニングへの変更 (S)	

出典：RTD (2012), *Quality of Life, High Level Measures Report 2012*

(2)交通計画と土地利用・都市整備等との整合性の取り方²⁴²

上記でも説明したとおり、FasTracks 計画における目標の一つに、将来の成長に合わせた計画の策定が掲げられている。同計画内のプロジェクトの多くは、LRT などの公共交通施設を建設し、それを軸に開発するというコンセプトになっている。このような街の形成手法にはトランジット指向の開発（Transit Oriented Development：TOD）含まれており、以下の3点を満たす。

- ・徒歩 10 分または 0.5 マイル以内に公共交通の施設が含まれるよりコンパクトで密度の高い開発
- ・住居や商業施設などによる複合的な土地利用
- ・歩行者中心型の都市デザイン

RTD は同計画を推進していくなかで TOD に関する 4 つの目標及び各目標達成のための戦略を「TOD に向けた戦略計画」で示している。

表 5-24 「TOD に向けた戦略計画」の目標と戦略

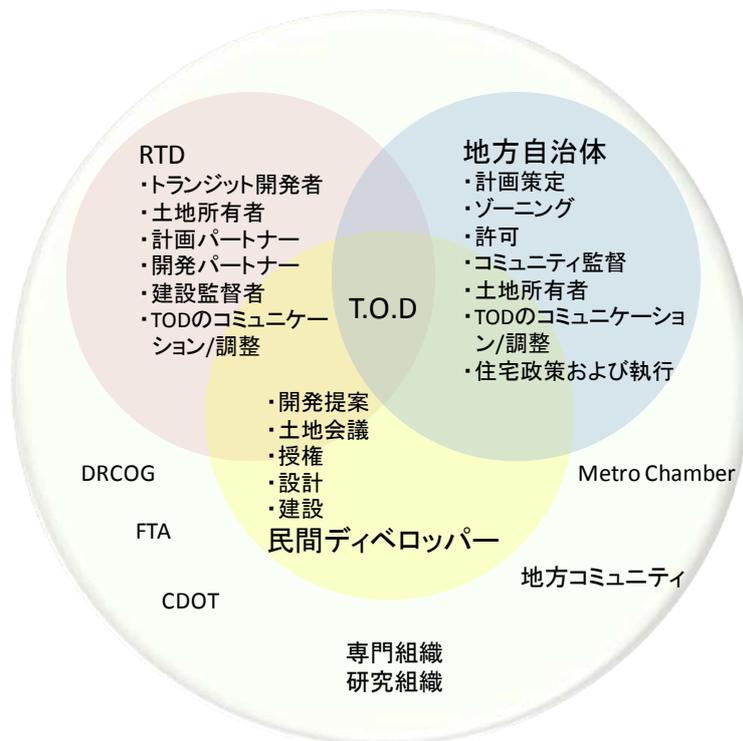
目標	戦略
利害関係者全てを含む管轄横断的なパートナーシップの促進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺のゾーニングや計画を行う団体に RTD の専門スタッフや資源を提供 ・ メトロ・ビジョン計画に合わせた持続可能な成長を支持する経済コミュニティ開発と公共交通拡大を関連付けるための支援 ・ TOD に関する教育などを促進するために利益団体との連携
公共交通を支持する活気のあるコミュニティ及び持続可能な開発の推奨	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺計画や TOD に関して地域団体との協力 ・ 地域経済の強みと競争力高めるための雇用開発を促進 ・ TOD の概念を含む計画やゾーニング、政策を採用することを地域団体に推奨 ・ 公共交通の維持や拡大、活気のあるコミュニティの原則を含むようなジョイント開発プロジェクトへの参加
公共交通システムに複数の手段でのアクセスの保証	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高速公共交通へのアクセス方法に優先順位（歩行者、バス利用者、自転車利用者、自動車利用）を付け支援 ・ RTD の駐車場施設の利用及び建設における戦略的な管理 ・ 中心部への近接性、バス・サービス、徒歩でのアクセス性を検討することにより各駅における RTD の駐車場利用の最適化
RTD の公共交通資産及び投資の保護と向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ RTD 所有の駅周辺の土地の価値を高めるために TOD を利用 ・ 公共交通支援のための土地利用に関する FTA ニュースターツ基金のガイドラインに従い、公共交通計画のブ

²⁴² RTD (2010), *Strategic Plan for Transit Oriented Development*
<http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/main/TODStrategicPlanR.pdf>

目標	戦略
	ロセス時における駅周辺計画の作成を推奨 <ul style="list-style-type: none"> ・平面駐車場を立体駐車場や公共交通施設、TOD での利用返還の検討を行い、既存の公共交通施設の運営における効率性を維持 ・駐車料金を削減できる場合、共同利用駐車場を利用 ・公共交通や活気のあるコミュニティ開発を支援するために必要な利用者の拡大やインフラの整備の手段としてジョイント開発の利用 ・土地の販売がジョイント開発プロジェクトのために行われている場合は、TOD の目的のための利用を保証

出典：RTD (2010), *Strategic Plan for Transit Oriented Development*

TOD は既存の公共交通が少ないような自動車依存型の地域では特に実現することが難しく、公共交通管理団体や地方自治体、ディベロッパーなど全ての関係団体がお互いにビジョンを共有し、協力していくことが不可欠である。各主体はそれぞれ独自の役割を有しており、RTD は主にインフラの開発計画・管理面で、地方自治体は開発をコントロールする立場として、民間ディベロッパーは建設や設計等での役割がある。これ以外にも、MPO や商工会、研究組織などもそれぞれの役割を担う場合がある。以下の図では各団体の機能及び関係を示している。



出典：RTD (2010), *Strategic Plan for Transit Oriented Development*

図 5-35 TOD 推進における関係主体役割

5-4-4 地域公共交通の運営等

(1) 運行主体と行政の関係

2013年現在、デンバー市やその周辺で提供されている公共交通はRTDにより運行されている。なお、三つの鉄道路線の新設事業“Eagle P3プロジェクト”では、Denver Transit Partners とのコンセッション契約が結ばれており、開通後は民間企業により運営される予定である。このコンセッションは2010年7月9日に結ばれており、契約範囲は、該当路線の設計、建設及び運営維持となっている。

(2) 地域公共交通のサービス内容の決定手法

安全で効率的な鉄道システムの運営には、包括的な運営計画が必要となる。この運営計画は各プロジェクトの契約形式に応じて策定主体が変わる。設計や建設のみを民間企業に委託する場合はRTDが維持管理計画を策定することになる。一方、設計や建設、運営・維持管理までの全てを民間企業に委託する場合は、コンセッショネアが計画を作成し、RTDが監督責任を持つことになる。この計画策定には以下の内容を含むものとしている。

- ・ 一般的かつ管理上の要件
- ・ サービス・スケジュール
- ・ 維持管理費用
- ・ 車両の運営
- ・ 管理センターの運営
- ・ 緊急時の運営
- ・ サービスやスケジュールの復旧手続
- ・ 安全試験基準
- ・ 安全性
- ・ 料金徴収

1) サービスに関する基準

RTDは既存のサービスの変更や成長する地域への新サービスに関する要求を日々受けており、採算の取れない路線サービスも提供している。費用対効果の良いサービスを提供すると同時に一定のサービス水準を確保するために、RTDはサービスに関する基準を設けている。以下がサービス水準を評価する基準となっている。

- ・ 生産性に関する基準
- ・ 幾何構造に関する基準（バス停の設置間隔等）
- ・ 各地域で必要とされるサービス水準
- ・ 特別なイベントやサービス時のガイドライン
- ・ 交通弱者へのサービスや公共施設へのアクセスに関する基準

サービス水準を評価する基準は既存のサービスや提案されているサービスの評価を行うためのものであるが、それぞれの評価プロセスは少し異なる。既存のルートに対する基準の適用の場合、柔軟性のある評価プロセスが求められる。評価の目的はサービス水準の変更が必要なルートの特定を行うためのものであり、基準を満たさないルートが機械的に廃止の対象になるということではない。多くの場合は、サービス間隔

を変更することで生産性の向上が可能であることから、幾何構造に関する基準を満たしていれば、費用対効果の上昇が見込まれる変更を妨害するべきではないとされている。一方、新サービスの提案に対する評価は、提案が行われた時、または必要性が認められた時に実施される。既存のルートにおける最近の評価基準が新サービスの評価にも活用される。新しいルートについては幾何構造に関する基準を満たさなければならないが、運行開始の最初の6か月は生産性に関する基準を満たすことは要件とはなっていない。

2) 具体例

上記でも説明したように、コンセッション契約が交わされている場合は、契約で定められた基準以上の運営が求められる。例えば、Eagle P3 プロジェクトのコンセッション契約における運行スケジュール等に関する契約書では、各路線（East Corridor, Gold Line : NWES）について、その運行区間、停車すべき駅（各駅停車もしくは始点と終点のみ）、曜日別の始発の時間及び終電の時間、曜日・時間帯別の運行頻度、今後要求される輸送能力などが定められている。このうち、始発及び終電の時間、運行頻度をまとめた契約書中の表を示すと以下のとおりである。

表 5-25 Eagle P3 プロジェクトの各路線の運行時間・頻度

日	East Corridor			Gold Line			NWES		
	～から	～まで	運行間隔	～から	～まで	運行間隔	～から	～まで	運行間隔
平日	3:00	6:00	0:30	4:00	6:00	0:30	5:00	6:00	1:00
早朝	6:01	9:00	0:15	6:01	9:00	0:15	6:01	8:30	0:30
午前ピーク	9:01	15:00	0:15	9:01	15:00	0:15	8:31	15:30	1:00
日中	15:01	20:00	0:15	15:01	18:30	0:15	15:31	18:30	0:30
午後ピーク	20:01	1:00	0:30	18:31	0:30	0:30	18:31	22:30	1:00
夜									
土曜日	3:00	6:00	0:30	4:00	8:00	0:30	5:00	9:00	1:00
午前	6:01	15:00	0:15	8:01	15:00	0:15	9:01	15:00	1:00
日中	15:01	20:00	0:15	15:01	18:30	0:15	15:01	18:00	1:00
午後	20:01	1:30	0:30	18:31	0:30	0:30	18:01	22:30	1:00
夜									
日曜日	3:00	6:00	0:30	4:00	8:00	0:30	5:00	9:00	1:00
午前	6:01	15:00	0:15	8:01	15:00	0:15	9:01	15:00	1:00
日中	15:01	20:00	0:15	15:01	18:30	0:15	15:01	18:00	1:00
午後	20:01	1:00	0:30	18:31	0:30	0:30	18:01	22:30	1:00
夜									

出典：RTD FasTracks ホームページ “Eagle P3 Project Concession Agreement, Attachment 10 O&M Specifications”

(3) 運行主体に対するモニタリングの具体的な実施状況

コンセッション企業は運営状況を報告するためのプロセスを確立し、毎日、毎月、四半期毎及び年毎に規定された項目を含んだ運営報告書を RTD に提出しなければならないと定められている。

(4) 地域公共交通の運行主体間の連携の枠組み、実施状況

現在デンバー及びその周辺地域の LRT や鉄道、バス等の全ての公共交通機関は RTD により運行されており、運行主体間の連携は行われていない。

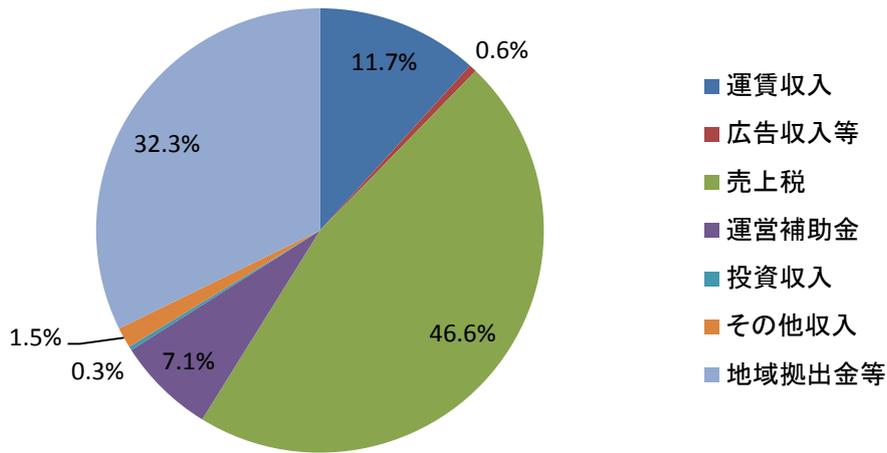
5-4-5 地域公共交通の維持・活性化に係る財政負担と財源

デンバー市とその周辺の公共交通の運営・管理はRTDが主体となり行われている。2012年の運営にかかる総収入は約9.7億ドルとなっている。その内訳は、運賃や広告収入等を含む運行収入が全体の12.2%程度を占め、売上税や運営補助金、地域拠出金等で全体の86%程度を占めている。一方、支出は6.6億ドルとなっており、人件費及び運行費用で全体の44%程度を占めている。以下の表が2012年の収入・支出の内訳を示している。

表 5-26 2012年のRTD財務諸表

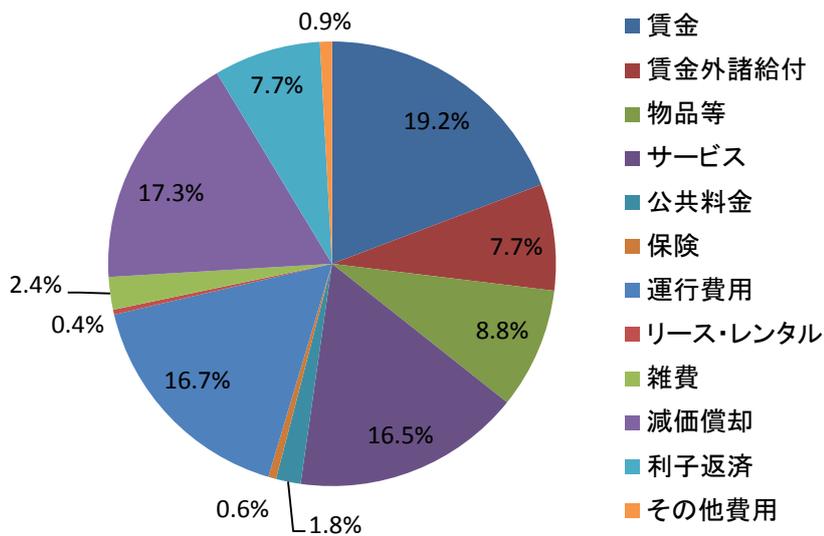
項目		金額 (千ドル)
運行収入	運賃収入	112,929
	広告収入等	5,333
運行以外での収入	売上税	449,787
	運営補助金	68,927
	投資収入	2,613
	その他収入	14,494
	地域拠出金等	311,676
小計		965,759
支出	賃金	127,557
	賃金外諸給付	51,417
	物品等	58,300
	サービス	109,853
	公共料金	11,833
	保険	3,776
	運行費用	111,130
	リース・レンタル	2,401
	雑費	15,741
	減価償却	115,269
	利子返済	51,371
	その他費用	5,761
小計		664,409
純収入		301,350

出典：RTD (2012), *Comprehensive Annual Financial Report*



出典：RTD (2012), *Comprehensive Annual Financial Report*

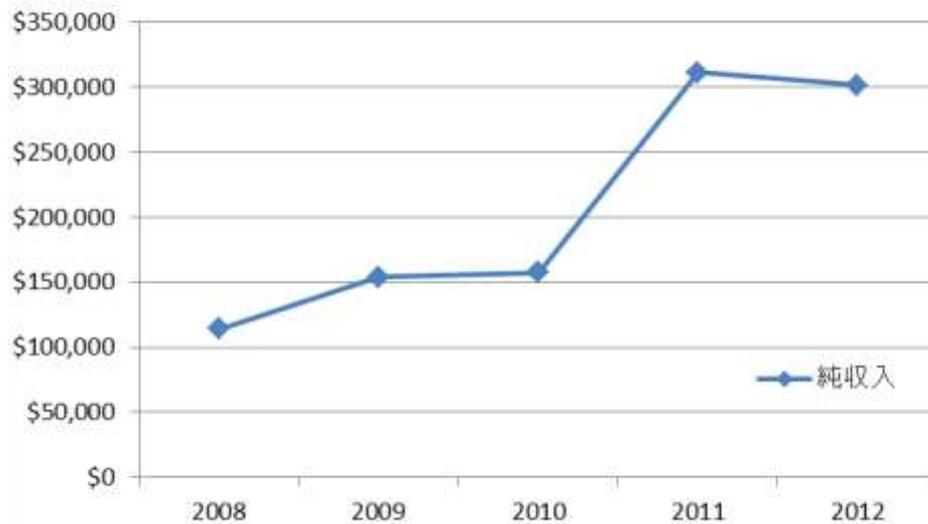
図 5-36 2012 年 RTD の収入割合



出典：RTD (2012), *Comprehensive Annual Financial Report*

図 5-37 2012 年 RTD の支出割合

2008 年以降、純収入は 1 億から 1.5 億ドル前後を推移していたが、2011 年に 2 倍に急増し 2012 年も同額に近い 3 億ドルを記録している。これは 2011 年に Eagle P3 プロジェクトの補助金、その他プロジェクトの補助金や資本拠出を受けたことによるものである。



出典：RTD (2012), *Comprehensive Annual Financial Report*

図 5-38 RTD の純収入の推移

2004年に公共交通拡大の財源確保のために、売上税の増税を行い特定財源化するという計画が住民投票により承認された。増税分の売上税はRTDが域内における課税物品の販売に対し課す税である。税率は0.6%から1%となり、売上税歳入債の規定の下、債務元利の返済に割り当てることが要求されている。売上税はコロラド州歳入局により徴収され、債務元利返済額分が債権者に割り当てられ、その残額がRTDの収入となる。売上税は毎月RTDの収入として記録されている。債務返済は2050年までで総額33.9億ドルであり、2012年度には約8,500万ドルの返済を行っている。

参考文献

- American Public Transportation Association (2012), *2012 Public Transportation Fact Book*
- American Public Transportation Association (2013), *2013 Public Transportation Fact Book, Appendix A: Historical Tables*
- Bournemouth Borough Council (unknown), *BE SMArT - Bournemouth Economic & Sustainable Movement Around Town*
- BSU GmbH (2013), *Untersuchung über Grundlagen des Nahverkehrssystems in Deutschland, Bericht*
- Bundes Arbeits Gemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAGSPNV) (2013), *Marktreport SPNV: Ein Lagebericht zum Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr 2013*
- Bundesinstitute für Bau-, Stadt- und Raumforschung, *Raumordnungsbericht 2011*
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, *Verkehr in Zahlen*, DVV Media Group (各年度)
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2007), *Bericht für das Jahr 2006 über die Verwendung der Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz*
- Der Bundesminister für Verkehr (1964), *Bericht der Sachverständigenkommission über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, Deutscher Bundestag Drucksache IV/2661*
- Bundesstadt Bonn (2003), *Nahverkehrsplan 2003-2007*
- Bureau of International Information Programs (2004), *About America, How the United States is governed*, Braddock Communications
- Certu (2003), *La concertation dans les Plans de Déplacements Urbains: une concertation oui? Avec Qui? Comment?*
- Chambre régionale des comptes de Languedoc-Rossillon (2013), *Rapport d'observations définitives n 136/1206 du 10/12/2013: Société anonyme d'économie mixte locale transports de l'agglomération de Montpellier, Exercices 2006 et suivants*
- The City and County of Denver (2002), *Blueprint Denver: An Integrated Land Use and Transportation Plan*
- Colorado Department of Transportation (2008), *Moving Colorado, Vision for the Future, 2035 Statewide Transportation Plan*
- Department for Communities and Local Government (2001), *Planning Policy Guidance 13: Transport*
- Department for Communities and Local Government (2012), *National Planning Policy Framework*
- Department for Communities and Local Government (2013), *Local Government*

Financial Statistics England 2013

Department for the Environment, Transport and the Regions (2000), *Guidance on Full Local Transport Plans*

Department for Transport, Local Government and Regions, (1998), *A New Deal for Transport: Better for Everyone, The Government's White Paper on the Future of Transport*

Department for Transport (2004), *Full Guidance on Local Transport Plans: Second Edition*

Department for Transport (2008), *Guidance Conditions of Eligibility (PSV360) for Bus Service Operators Grant*

Department for Transport (2009), *Guidance on Local Transport Plans*

Department for Transport (2009), *The Local Transport Act 2008: Quality partnership schemes: Statutory guidance to English local transport authorities and metropolitan district councils*

Department for Transport (2010), *Guidance for travel concession authorities on the England national concessionary travel scheme*

Department for Transport (2011), *Creating growth, cutting carbon: making sustainable local transport happen*

Department for Transport (2011), *Transport Statistics Great Britain 2011*

Department for Transport (2013), *Transport Statistics Great Britain 2013*

Department for Transport (2012), *DfT Accounting Officer System Statement for Local Government*

Department for Transport, *Local Transport Capital Settlement*

Department for Transport (2013), *Annual Bus Statistics, England 2012/13*

Department for Transport (2013), *Light Rail and Trams Statistics 2012-13*

Department for Transport (2014), *Annex A - outlining new BSOG rates which will apply from 1 April 2012*

Department for Transport (2014), *Integrated Transport Block Formula: explanatory note*

Department of the Treasury, Internal Revenue Service (2013), *Excise Taxes (Including Fuel Tax Credit and Refunds)*

Deutscher Bundestag (2011), *Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Barbara Höll, Sabine Leidig, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE zur Verwertung der Regionalisierungsmittel durch die Bundesländer*

DRCOG (Denver Regional Council of Governments) (2010), *Public Involvement in Regional Transportation Planning*

DRCOG (Denver Regional Council of Governments) (2011), *2035 Metro Vision Regional Transportation Plan*

GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport) (2011), *L'ANNÉE 2011 des transports Urbains*

HM Revenue & Customs (unknown), *Fuel duty rates*

HM Government (1963), *Traffic in Towns: a study on the long term problems of traffic in urban areas*, HMSO

House of Commons (2010), *Busses: deregulation in the 1980s*, SN/BT/1534

House of Commons (2012), *Quick guide to the railways*, SN4128

House of Commons (2012), *Roads: Workplace Parking Levy (WPL)*, SN628

House of Commons (2014), *Railways: franchising policy*, SN6521

IKU (2007), *Auftaktveranstaltung für Multiplikatoren: Dialog zum Busnetz Bonn 2008 der Stadt Bonn und Stadtwerke Bonn am 04.06.2007*

IKU (2007), *Dialog zum Busnetz 2008: Bezirksforum Bad Godesberg, Bundesstadt Bonn vom 12.06.2007*

IKU (2007), *Dialog zum Busnetz 2008: Bezirksforum Beuel, Bundesstadt Bonn vom 11.06.2007*

IKU (2007), *Dialog zum Busnetz 2008: Bezirksforum Bonn, Bundesstadt Bonn vom 14.06.2007*

IKU (2007), *Dialog zum Busnetz 2008: Bezirksforum Hardtberg, Bundesstadt Bonn vom 13.06.2007*

IKU (2007), *Dialog zum Busnetz 2008: Bilanzveranstaltung für Multiplikatoren Bundesstadt Bonn vom 15.06.2007*

Infas, *MiD 2008 Mobilität in Deutschland, Alltagsverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis, Ergebnispräsentationen am 23. November 2009*

Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie (2013), *Les comptes des transports en 2012*

Ministère de l'Intérieur (2013), *Les collectivités locales en chiffres 2013*

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2009), *Evaluierungsbericht der Landesregierung zum Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung*

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2013), *ÖPNV-Zukunftskommission Abschlussbericht*

Montpellier Agglomération (2006), *Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération de Montpellier*

Montpellier Agglomération (2011), *Plan de Déplacements Urbains 2010-2020*

National Audit Office (2011), *Department for Transport: Local Authority Major Capital Schemes*

Nottinghamshire County Council (2006), *Bus Punctuality Improvement Partnership*

Nottingham City Council (2010), *SQPS Statutory Quality Partnership Scheme*

Nottingham City Council (2011), *Nottingham Express Transit Phase Two: Full Business Case*

Nottingham City Council (2011), *Nottingham Local Transport Plan Strategy 2011-2026*

Office of Fair Trading (2009), *Local Bus Services: Report on the market study and proposed decision to make a market investigation reference*, OFT1112con

Office of Rail Regulation (2012), *Costs and Revenues of Franchised Passenger Train Operators in the UK*

Office of Technology Assessment (1976), *An Assessment of Community Planning for Mass Transit: Volume 5 - Denver Case Study*

RTD (Regional Transportation District) (2004), *FasTracks Plan*

RTD (Regional Transportation District) (2010), *Strategic Plan for Transit Oriented Development*

RTD (Regional Transportation District) (2012), *Quality of Life, High Level Measures Report 2012*

RTD (Regional Transportation District) (2012), *Comprehensive Annual Financial Report*

Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen (2013), *LEP NRW. Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen, Entwurf Stand 25.6.2013*

Stadt Bonn (2011), *Verkehrsentwicklungsplan Bonn, Schlussbericht*

Stadtwerke Bonn (2013), *Geschäftsbericht 2012 – Stadwerke Bonn Gesamt*

Stadtwerke Bonn (2013), *Geschäftsbericht 2012 – Zahlenspiegel*

Statistisches Bundesamt (2013), *Statistisches Jahrbuch 2012*

SWB Bus und Bahn (2014), *Kundendialog – Quartalsstatistik 4. Quartal 2013*

Thompson, Louis S. (2008), *Public Transportation in the U.S.: History and Current Status*, TGA

U.S. Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation Statistics, *National Transportation Statistics*

VRR, *Qualitätsbericht SPNV*

Wiltshire Council (2011), *Wiltshire Local Transport Plan 2011-2016, Car Parking Strategy*

青木真美 (2004) 「EUにおける地域交通の構造転換とその効果」同志社大学商学会『同志社商学』第56巻2・3・4号

土方まりこ (2010) 「ドイツの地域交通における運輸連合の展開とその意義」運輸調査局『運輸と経済』第70巻第8号

土方まりこ (2013) 「ドイツにおける次期総合交通整備計画をめぐる動向」運輸調査局『運輸と経済』第72巻第11号

堀雅通 (2009) 「イギリスの鉄道改革に関する一考察—構造分離の視点から—」東洋大学『観光学研究』第8号

板谷和也 (2012) 「フランスの都市交通運営組織の特徴と近年の動向」運輸調査局『運輸と経済』第72巻第11号

国土技術政策総合研究所 (2005) 『ドイツにおける公共近距離旅客交通の制度的枠組みの調査報告書』

小役丸幸子 (2010) 「イギリス鉄道におけるフランチャイズ制度の現状と課題」運輸調査局『運輸と経済』第70巻第3号

永瀬雄一 (2008) 「ノッティンガムにおけるまちづくりの取り組み」運輸調査局

- 西村幸格、服部重敬（2000）『都市と路面公共交通 欧米にみる交通政策と施設』学芸出版社
- 阪井清志（2009）「海外主要国の都市内公共交通に関する実態・制度・施策の比較に関する研究—日本における LRT 導入推進に向けて—」東京大学博士論文
- 高見淳史・原田昇（2005）「イングランドの地方交通計画に基づく財源配分システムの実態と改善の方向」土木学会『土木計画学研究・講演集』32
- 土屋統子・岩倉成志（2001）「英国の地方交通計画における PI の実施方法と効果」運輸政策研究機構『運輸政策研究』4（3）
- 運輸政策研究所（2011）「調査：英国（イングランド地域）におけるバス事業の動向」運輸政策研究所『運輸政策研究』Vol. 13 No. 4
- 山口和人（2010）「ドイツの第二次連邦制改革（連邦と州の財政関係）（1）—基本法の改正」国立国会図書館調査及び立法考査局『外国の立法』243
- 柳川隆・播磨谷浩三・吉野一郎（2007）「イギリス旅客鉄道における規制と効率性」神戸大学大学院経済学研究科・経済学部『経済学研究年報』54 巻
- 財団法人自治体国際化協会（2003）『ドイツの地方自治』
- 財団法人自治体国際化協会（2007）『米国における公共交通の運営—『米国を中心として—』
- 財団法人自治体国際化協会ロンドン事務所（2009）、『イギリスの地方自治』

本報告書は、国土交通政策研究所における研究活動の
成果を執筆者個人の見解としてとりまとめたものです。
本報告書が皆様の業務等の参考となれば幸いです。

国土交通政策研究 第120号

地方都市における地域公共交通の維持・活性化に関する調査研究

2014年 11月発行

発 行 国土交通省国土交通政策研究所

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-2

中央合同庁舎2号館15階

Tel (03)5253-8816 (直通番号)

Fax (03)5253-1678
