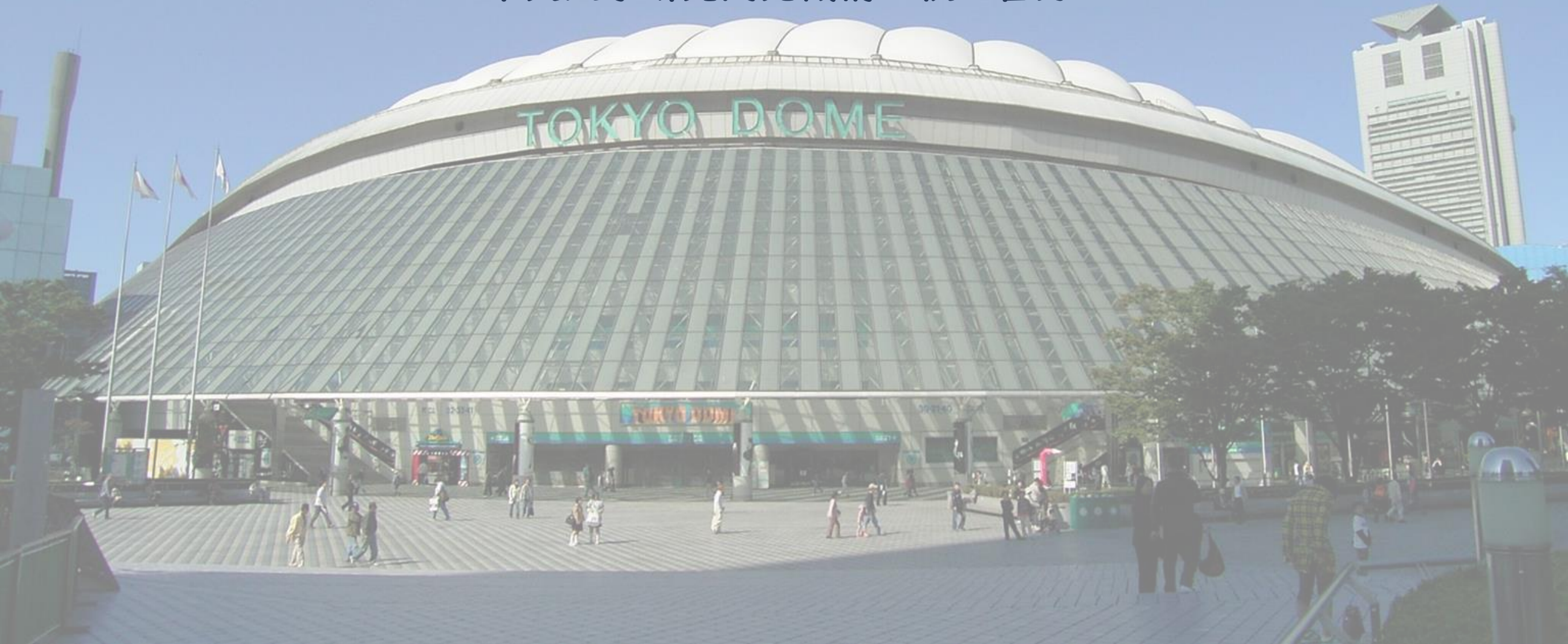


# 欧州の交通政策 ～オーストリアの交通計画と運輸連合～

中央大学研究開発機構 秋山哲男



# A. 都市の政策目標：環境(CO2)・生活の質が中心にある

日本は安全と渋滞が中心課題であった

1. CO2を減らす環境を考えた自動車の使い方

2. 市民の自動車を使わないで済む都市づくり

⇒ポーバン

- ・CO2を如何に少なくするか

3. LRTでまちづくりを達成⇒ストラスブール

- ・TOD(公共交通を軸とし都市を開発)

4. Sustainable Urban Mobility Planning

- ・(SUMP:持続可能な開発のモビリティ計画)
- ・PSO **Public Service Obligation**の概要(公共サービス義務)
  - ・ヨーロッパの都市交通計画の概念:人のモビリティに焦点

## B. オーストリア・ウィーン交通

5. MaaSと欧州の動き

6. オーストリアと運輸連合

7. ウィーン交通

## C. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- 制度：道路運送法
- 計画：活性化再生法
- 情報技術 1：公共交通の運行システム、MaaS、
- 計画技術 2：需要予測
- 調整技術 3：住民、行政(議会)、民間事業者

A. 都市の政策目標：環境（CO2）・生活の質が中心にある

1. CO2を減らす環境を考えた自動車の使い方

日本は当たり前のことであるが

- ・大都市の郊外も自動車依存が大きい
- ・地方都市も結果としての殆ど自動車依存

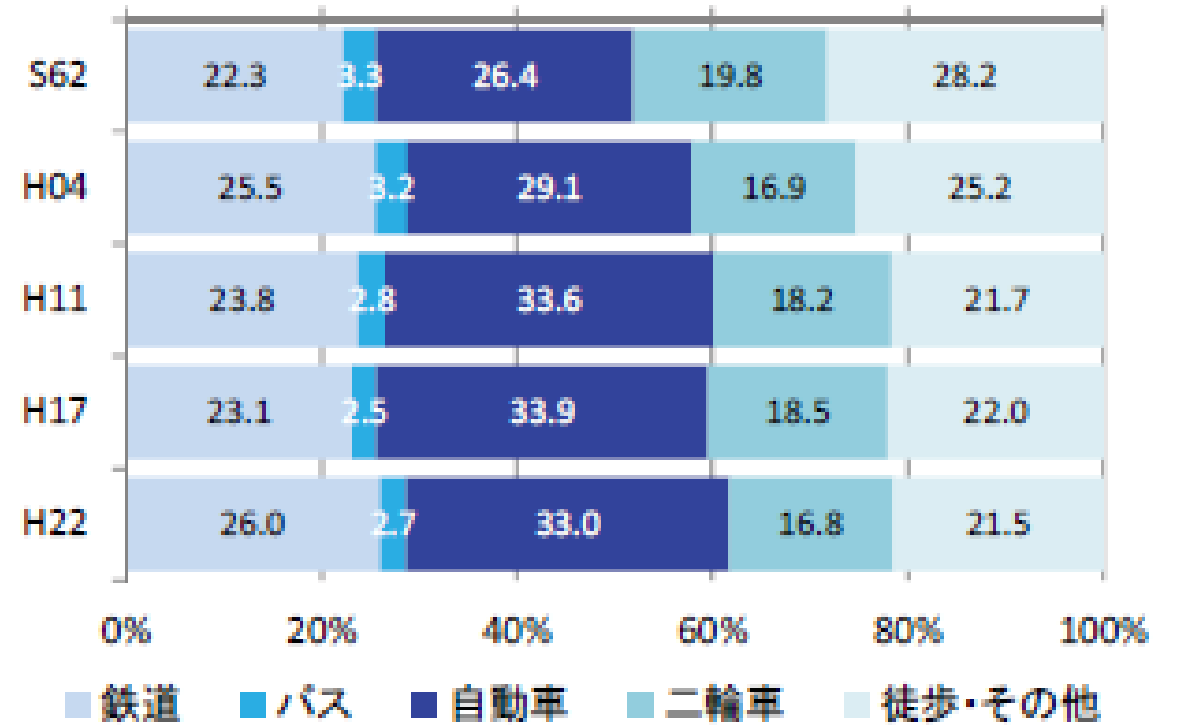
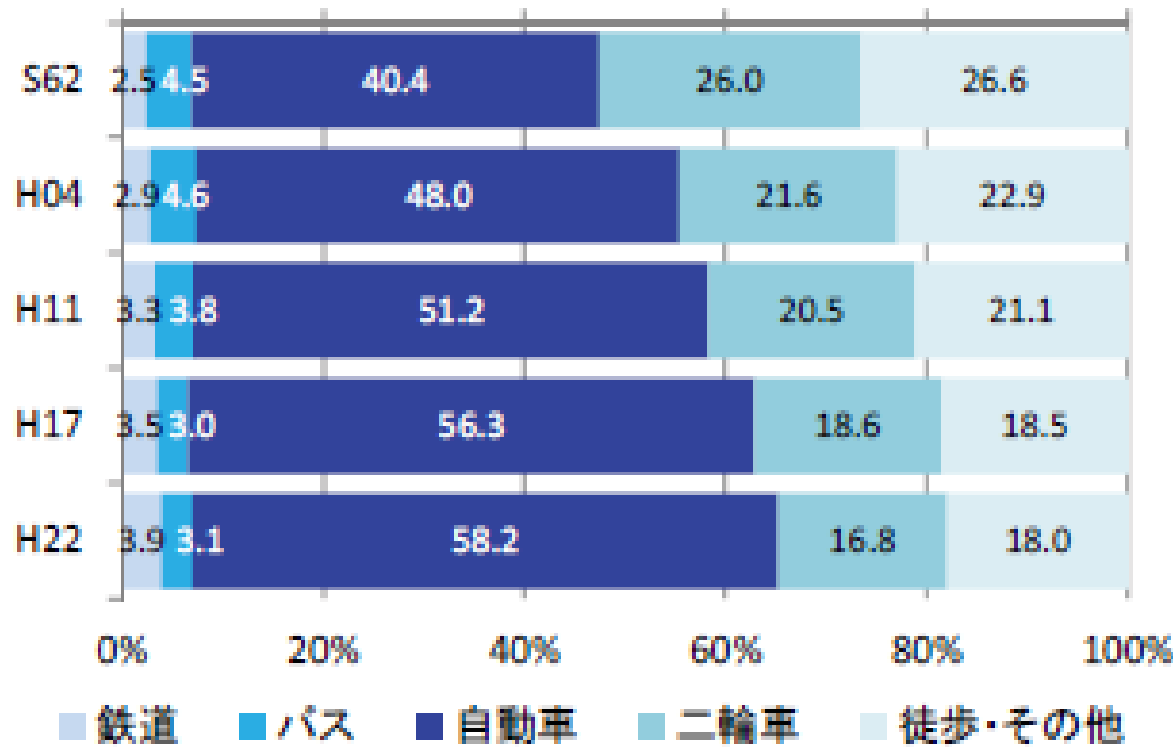
国はこの考え方を変える政策力を作れるか？

# 1. 全国都市交通特性調査集計結果 平成22年

地方の自動車利用が多い：地方都市の自動車分担率は6割、三大都市圏は3割

地方都市・平日の代表交通手段分担率  
 ●自動車：58.2%、公共交通：7.0%、

三大都市圏・平日の代表交通手段分担率  
 ●自動車：33.0%、公共交通28.7%



資料：都市における人の動きー平成22年全国都市交通特性調査集計結果からー、国土交通省都市局都市計画課、平成24年8月

## 2. コンパクトシティの効果

環境上優れた都市

- 人口密度の高いコンパクトな市街地を持つほど、低炭素という面で優れている
- 郡山：コンパクトであるが20年の時間の経過で自動車保有が一家に一台から一人一台に変化
- コンパクトでも行動が変われば悪くなる
- 郡山のCO<sub>2</sub>排出量；増加が著しい
  - 1987年 ⇒ 1300g/人・日
  - 2005年 ⇒ 2000g/人・日
- 福岡のCO<sub>2</sub>排出量；僅かな増加に留まる
  - 1987年 ⇒ 1200g/人・日
  - 2005年 ⇒ 1300g/人・日

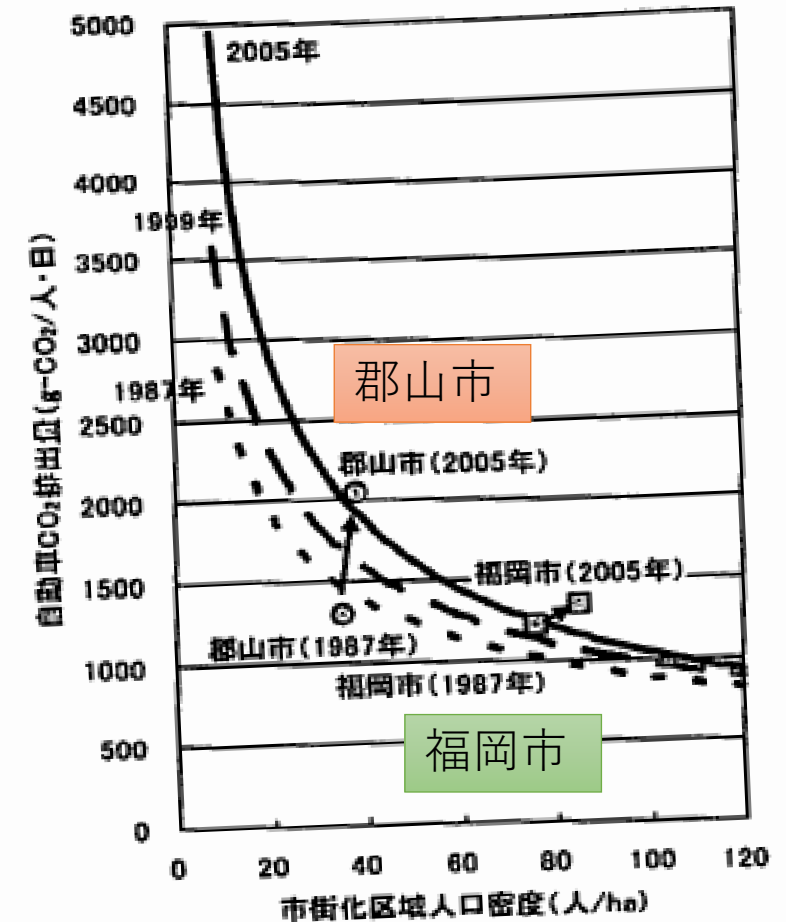


図-1：居住者一人当たり自動車CO<sub>2</sub>排出量の傾向と経年変化

出典：谷口守：コンパクトシティの「その後」と「これから」,日本不動産学会誌/第24巻第1号, pp59~65, 2010.7

# 3. 郡山市の交通手段分担率

20年間(1986→2006年)自動車の増加が著しい

自動車 : 22.6% 増加

公共交通 : 1.7% 減少

自動車は距離が長くなるにしたがって利用が増える

## 自動車分担率

昭和61年 : 49.2%

平成18年 : 71.8%

## 公共交通分担率

昭和61年 : 5.3%

平成18年 : 3.6%

## 距離別自動車分担率

0~1km : 46%、1~2km : 62%、2~3km : 77%、3~4km : 84%、4~20km : 86~91%

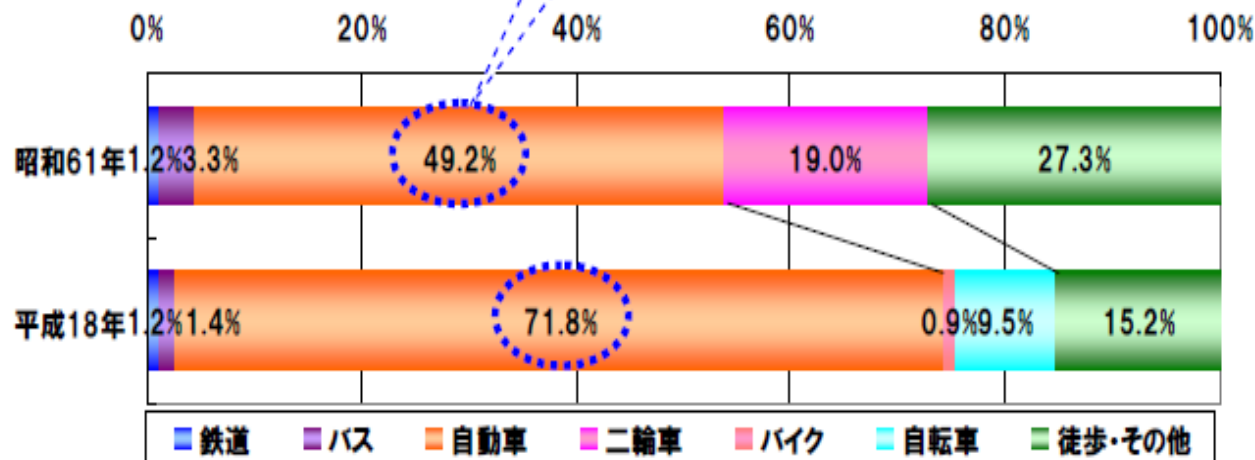


図 郡山市における交通手段分担

(出典 : 第1回、第2回郡山都市圏パーソントリップ調査)

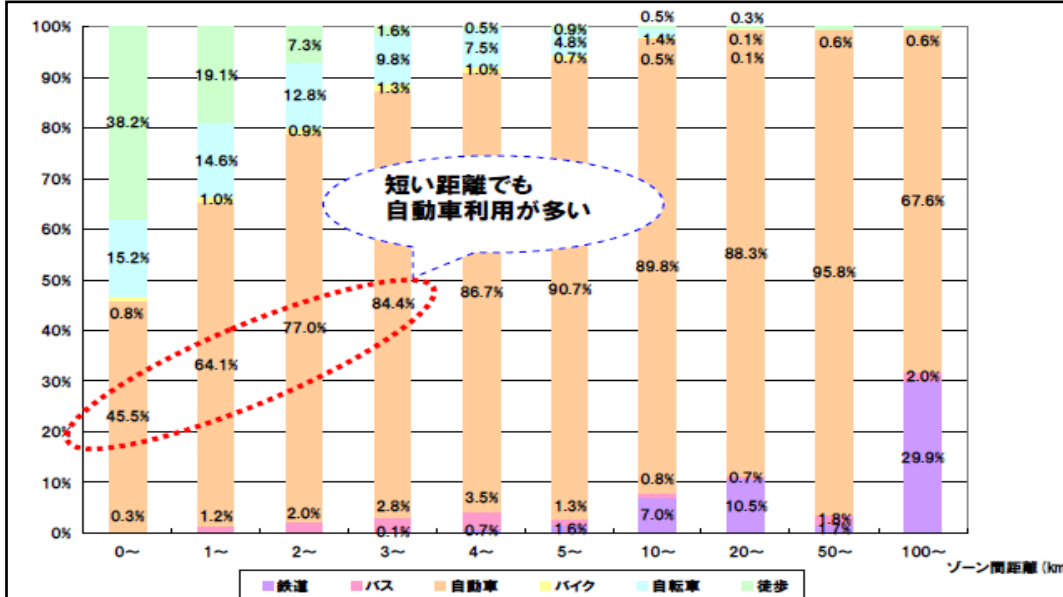


図 距離帯別代表交通手段分担率 (郡山市着トリップ)

(出典 : 第2回郡山都市圏パーソントリップ調査)



# 4. 福岡市の交通手段

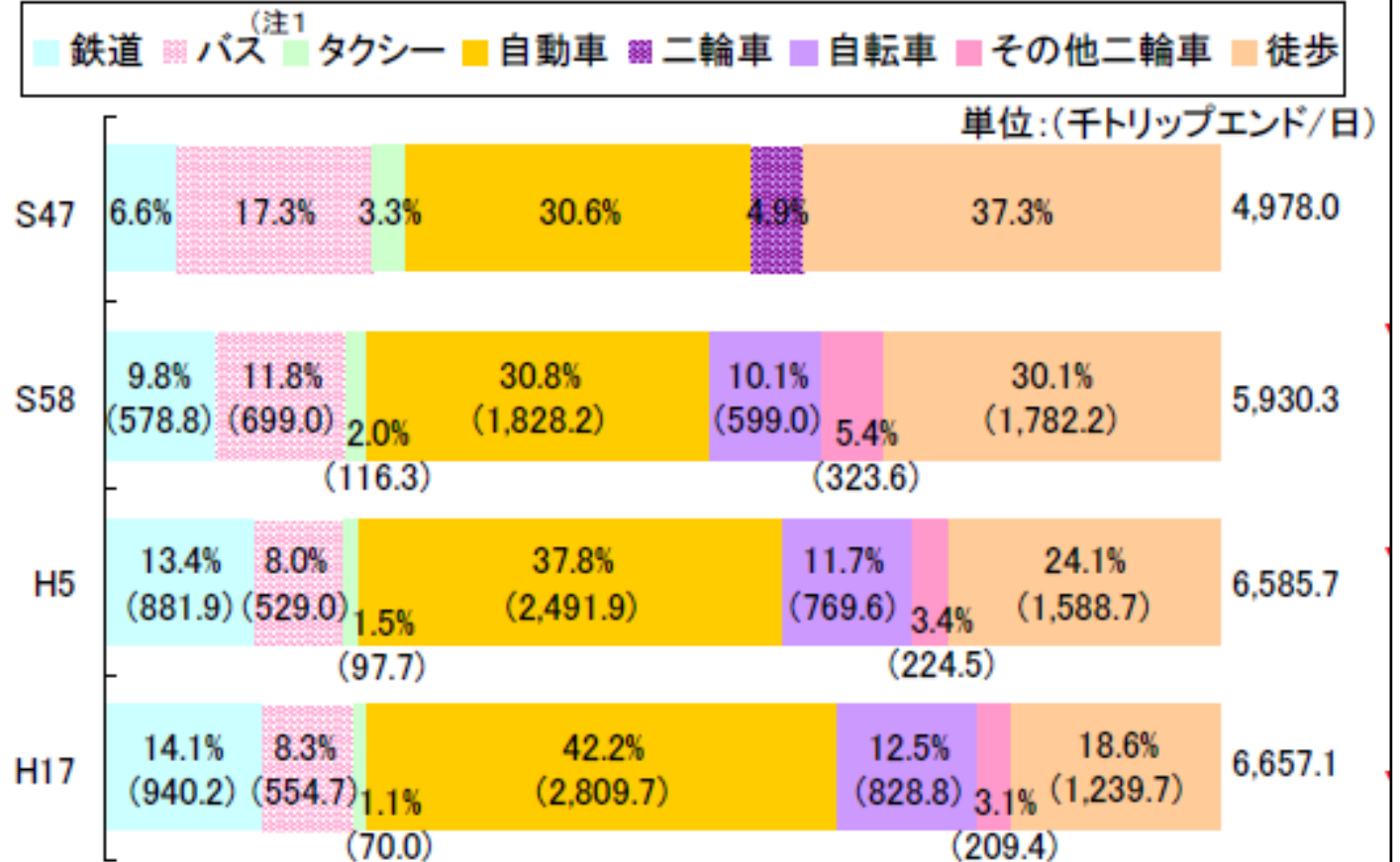
**自動車**が3割増加  
 (1983→2005年)の**22年間で11%増加**

公共交通  
 昭和58年：21.6%  
 平成17年：22.4%

自動車  
 昭和58年：30.8%  
 平成17年：42.2%

自動車の分担率が  
 福岡 42%  
 郡山 72%

**公共交通は微増**  
 (1983→2005年) **22年間で1.8%増加(20.6%→22.4%)**



▲福岡市における代表交通手段別の人の動きの推移

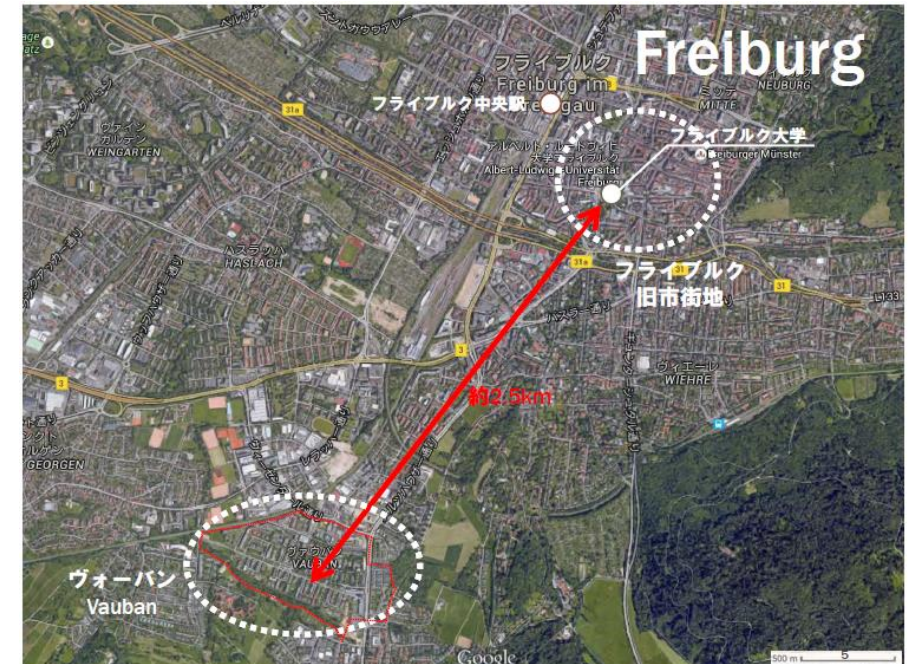
## 2. 環境を大事にするフライブルク ゴータン地区 交通と環境、居住地を同時に作り上げた

自動車を減らす努力を行っている

# フライブルグのまちづくり

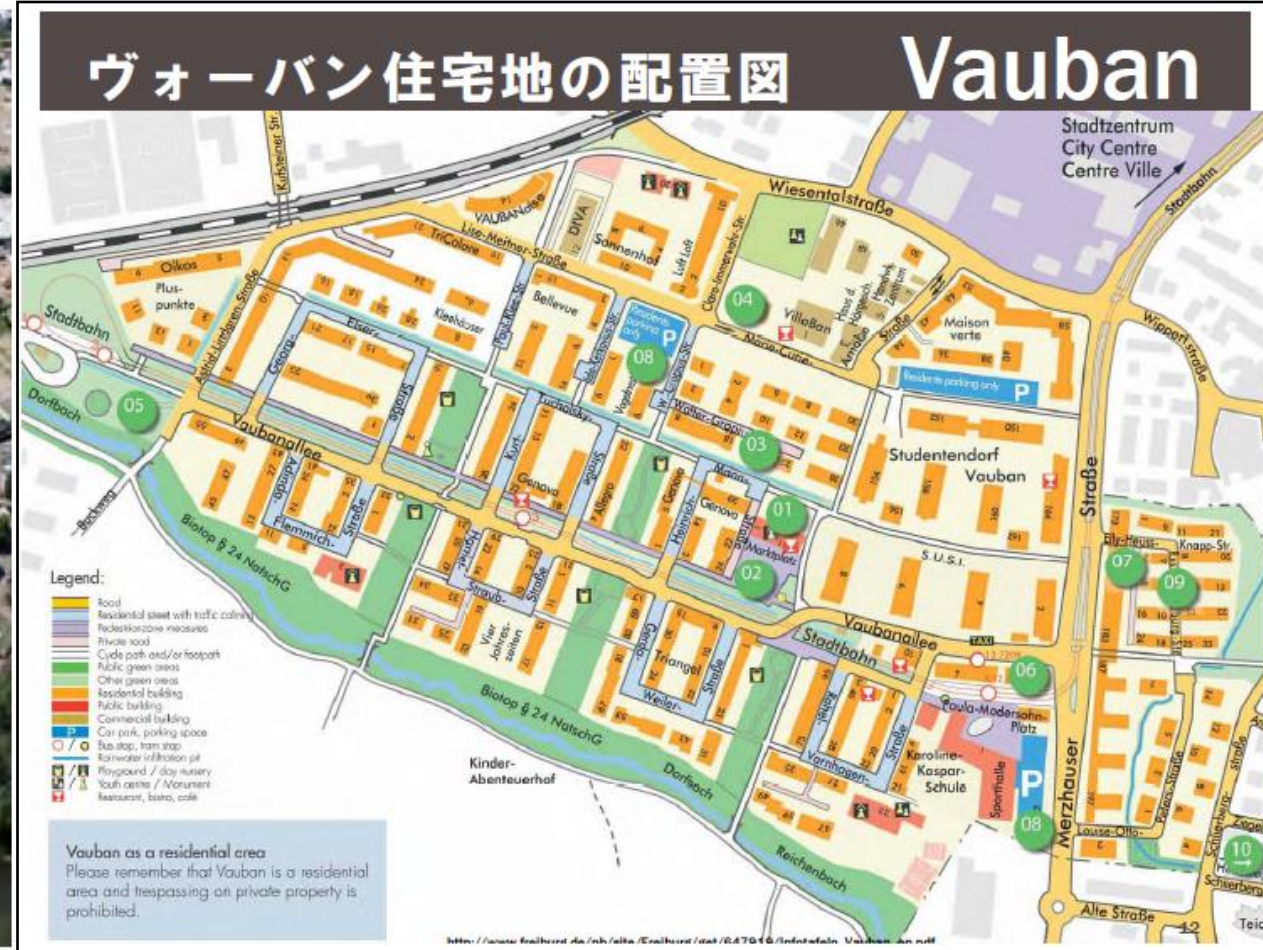
都市づくりの当たり前なことを実施

- TOD:Transit Oriented Development  
(交通を軸とした都市開発):  
住宅地の開発とLRT整備を一体化
- 公共交通を頼れる運行頻度  
公共交通の運行頻度7分30秒に一本、  
昼間15分に1本



# ヴォーバンの配置

LRTを配置し、運行頻度15分以内、土地利用で密度を高める(3~5階)



# ヴォーバンの交通手段分担率

環境政策：自動車を減らしグリーンモードを増やす

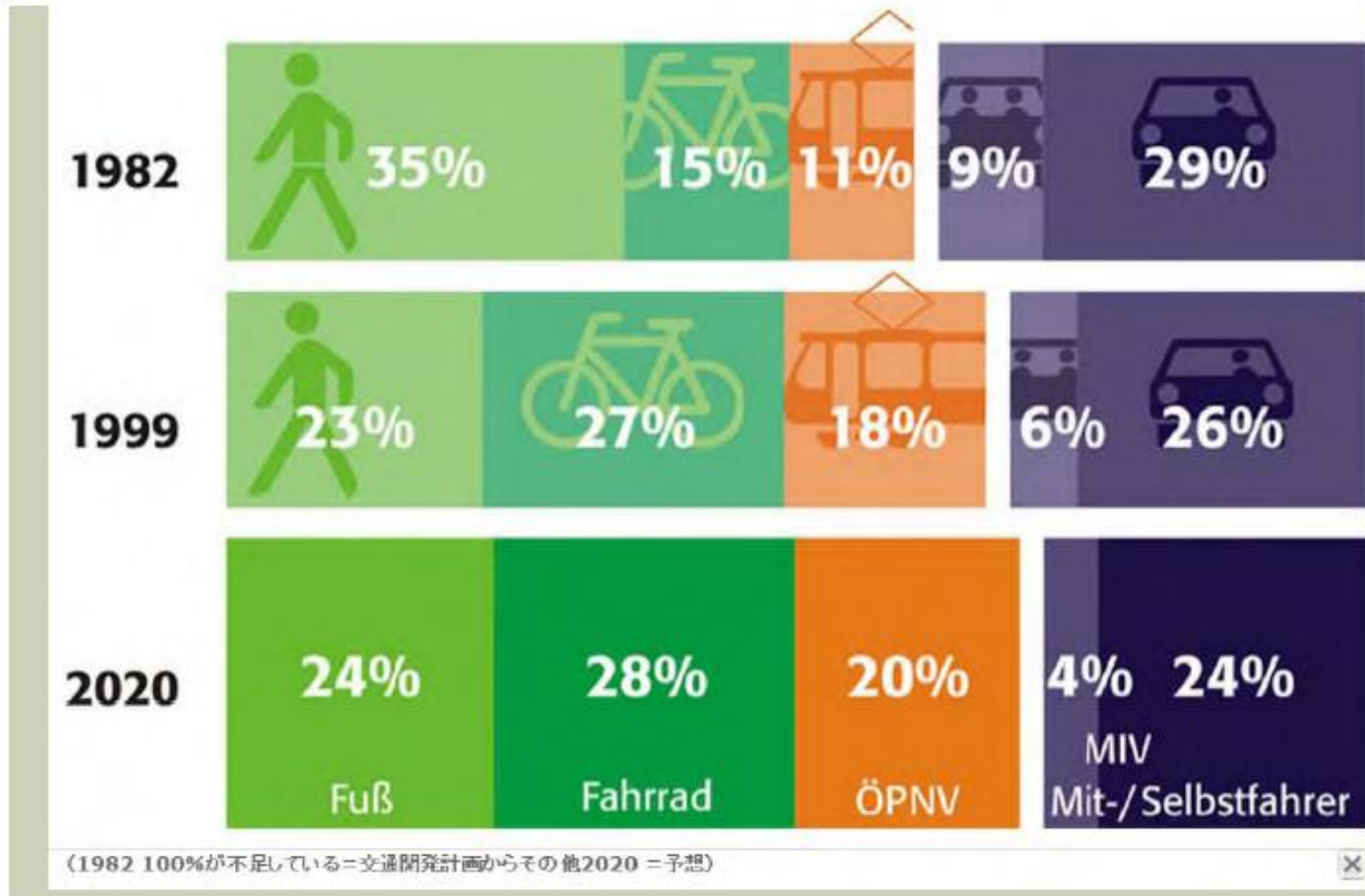
## 交通手段の各 1 / 4 分担率を目指す

交通手段	1982年	2020年
徒歩	35%	24%
自転車	15%	28%
公共交通	11%	20%
自動車	38%	▲28%
(同乗)	(9%)	(4%)

公共交通の運行頻度7分30秒に一本、昼間15分に1本

## フライブルクの交通政策

75%



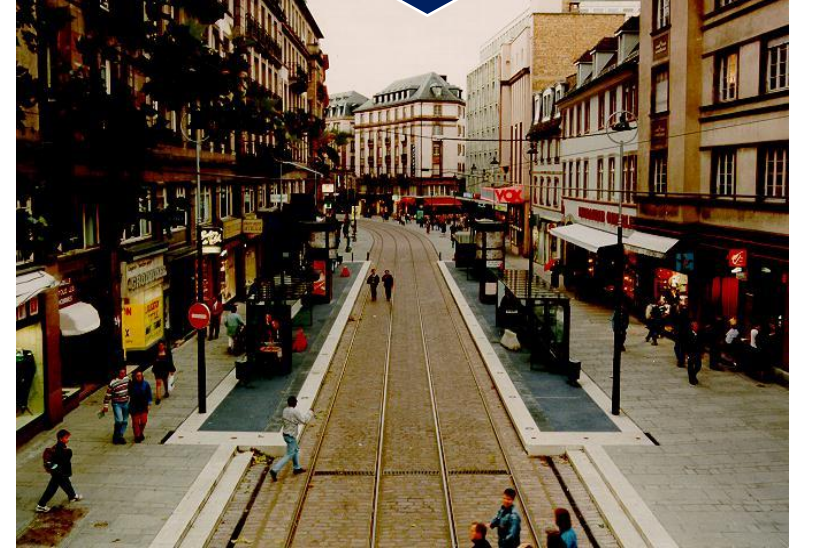
フライブルグのまちづくり、2007年、p.77、村上敦、学芸出版、

### 3. LRTでまちづくりを達成しストラスブール

LRTは単なる手段・自動車を減らす努力が見てわかる



# トラムによる都市の変化 (自動車空間から公共交通・人・緑の空間に置き換えている)





# 都心部 ترامー鉄の男駅－Homme de Ferと人中心



ホームの段差  
解消（古い駅  
では部分かさ  
上げ）



# 乗換抵抗を無くすUD バスとトラムの共通利用のプラットフォーム



# ユニバーサルデザイン プラットフォームのアクセス



# パーク・アンド・ライド



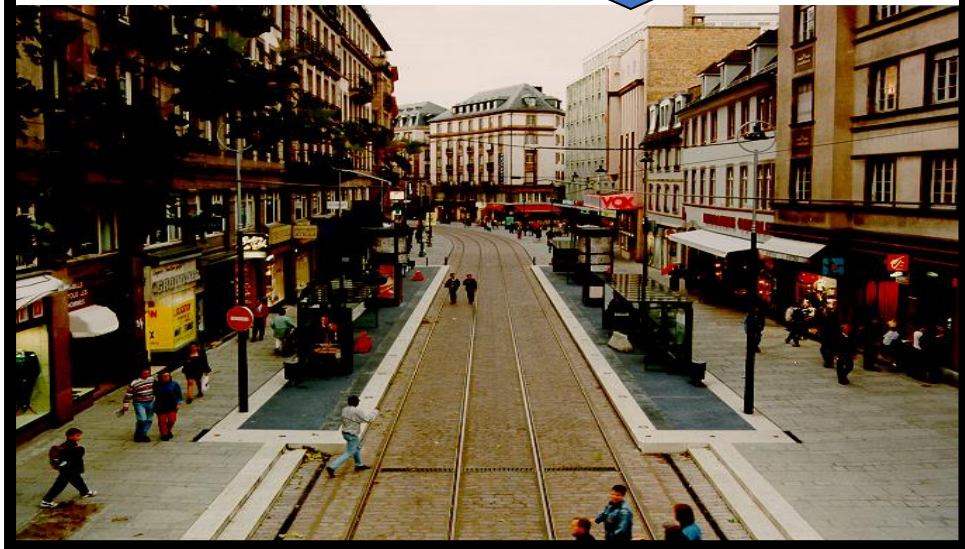
# 自動車を気にせず歩ける都心部のUD



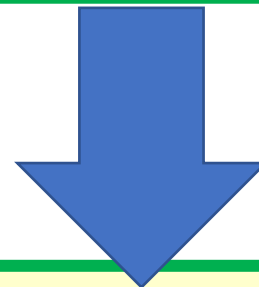
BEFORE



AFTER



● トラム整備前：  
自動車が多く人がいない



● トラム整備後  
都心は人が多く自動車がいない

# 4. Sustainable Urban Mobility Planning

## PSO **Public Service Obligation**の概要

ヨーロッパの都市交通計画の概念

人のモビリティに焦点

# ヨーロッパの事実上の都市交通計画の概念

## Sustainable Urban Mobility Planning

- 2005年以来ヨーロッパの政策立案者によって体系的に開発
- **2013年末のアーバンモビリティパッケージの発行**
  - 欧州委員会は、持続可能なアーバンモビリティプランの概念を定義
  - **定義：アーバンモビリティパッケージ**
    - 「都市モビリティへのアプローチの段階的变化…ヨーロッパの都市部がより持続可能な道に沿って発展し、競争力があり、リソース情報アイコン効率の高いヨーロッパの輸送システムに関するEUの目標が達成されることを保証する」
    - アーバンモビリティパッケージの発行以来、持続可能なアーバンモビリティプランの概念は、ヨーロッパ全体および国際的に広く取り上げられてきた。定義は、ヨーロッパおよび国際的に広く受け入れられている。
    - 「持続可能な都市モビリティ計画は、都市とその周辺の人々や企業のモビリティのニーズを満たし、生活情報のアイコン (life info-icon) の品質を向上させるために設計された戦略的計画である。これは、既存の計画手法に基づいて構築されており、以下の3つの原則を十分に考慮している。」
      - ①統合情報アイコン、
      - ②参加情報のアイコン、
      - ③評価のアイコン

# SUMP: 人に焦点を当てたアクセシビリティと生活の質を基本

There are eight crucial principles for successful Sustainable Urban Mobility Planning

環境

1. 機能的な都市



Plan for **sustainable** mobility in the entire 'functional city'

5. 長期計画と明確な実施計画

制度や財源



Define a long-term **vision** and a clear **implementation plan**

統合

2. 組織の境界を越えて協力する



**Cooperate** across institutional boundaries

6. 全ての交通手段における統合方法

統合



Develop all transport **modes** in an **integrated** manner

参画

3. 市民と利害関係者の関与



Involve citizens and **stakeholders**

7. モニタリングと評価を手配する



Arrange for monitoring and **evaluation**

4. 現在と将来のパフォーマンスのアクセス



Assess current and future **performance**

8. 保証の質



Assure **quality**

8つの基本的なSUMP原則：持続可能な計画プロセスに向けた前進の道を示している。

# SUMP Process

## SUMPを実装する12のプラン

準備  
分析

- Step 1:** 作業体制の構築：Set up working structures
- Step 2:** 計画枠組みの決定：Determine the planning framework
- Step 3:** モビリティの現状分析：Analyse mobility situation  
3.3すべての交通手段の問題と機械の分析

戦略  
作成

- Step 4:** **複数の将来シナリオの構築と利害関係者と協働**による比較：Build and jointly assess scenarios  
4.2 市民と利害関係者とシナリオの議論
- Step 5:** 利害関係者と協働による目的と戦略の開発：Develop vision and strategy with stakeholders  
5.2 重要な問題とすべてのモードに対処する目的に同意する
- Step 6:** **目標と指標を設定する**：Set targets and indicators

施策  
策定

- Step 7:** 利害関係者との測定パッケージを選択する：Select measure packages with stakeholders
- Step 8:** 施策と責任について合意する：Agree on actions and responsibilities
- Step 9:** 承認と**資金調達の準備**：Prepare for adoption and financing  
9.1**財政計画とコスト負担の同意**

実施  
監査

- **Step 10:** **実施の管理**：Manage implementation
- **Step 11:** **監視、施策の採用、コミュニケーション**：Monitor, adapt and communicate
- **Step 12:** **レビューと今後の学習**：Review and learn lessons





## Step 9:承認と資金調達の準備：Prepare for adoption and financing

### 9.1財政計画とコスト負担の同意

## 財政計画とコスト負担が日本の場合？

- **日本：財政事情等の模索が続いている**
  - 地域鉄道の運営に関して公的関与が議論されているが、財政事情等から模索が続いている
  - 地域鉄道が独立採算の事業として運営されてきたが、今日では採算が合わず、各地で運営のあり方が問題
  - 国と地方自治体の支援によって、利用者が伸びる事例もみられるようになったが、財政事情もあって、地域鉄道への**公的関与は模索が続いている**
- **オーストリア：財政支援が明確に制度化されている**
  - 法律上で、連邦と州の役割、インフラと運行サービスの両面に対する**財政支援が明確に制度化されている**
  - 1999年に近距離公共交通に関する法律を整備し、地域鉄道の再生を進めた。




## B. MaaSとオーストリア・ウィーン交通



# 5. MaaSと欧州 の動き

---



フィンランド・ヘルシンキ・タピオラガーデンシティ  
森の中のニュータウン

# フィンランドにおけるMaaS(Mobility as a Service) 実践内容に関する調査 報告書



2018.9.22~9.26

フィンランド・ヘルシンキ市



中央大学 研究開発機構

# 5. MaaSの利用(Whim利用方法・体験)

## (1) Whimの操作方法

**Start** スマホのホーム  
**アプリ立ち上げ**



①クリック

②クリック

⑥マップと行き方が表示される



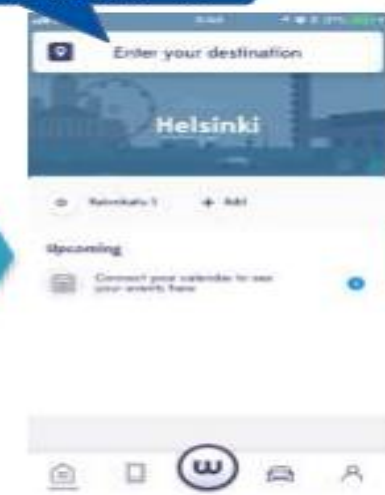
⑦Payクリック→クレジット決済 (この例は、2.2ユーロ80分公共交通なら地下鉄、バス、公共フェリー、トラム乗ることのできる金額)

⑦切符を買う



**行き先や時間入力**

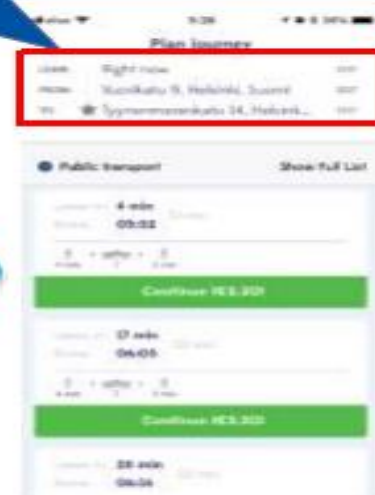
③行き先入力



③行き先入力



④行き先や出発地、時間などの条件入力



**方法選択**

⑤様々な行き方が出る  
→選ぶ。  
Public Transport  
Fastest  
Greenest

※この例は、単純な例なのですが、  
郊外部などは地下鉄、バス、トラム  
などの組み合わせで出る



**支払い**



スマホを持参で公共交通に乗る  
バスには支払いを示すQRコードを乗車時  
に毎回見せないといけない



目的地へGO!



無事到着!

# 運輸サービスに関する法律

## The Act on Transport Services

### ・ <法律の趣旨・概要>

- **統合**：本法律は、輸送のデジタル化の前提条件を確立することで、利用時の輸送システムの包括的な把握を可能にする。（→列車、バス、タクシーなど、移動における様々な交通サービスを連続的に結びつける。）
- **規制緩和**：加えて、同法は新会社の市場参入を促進し、輸送部門の規制を緩和する。

### ・ <法律で設定する義務>

- **データの共有**：複数の輸送システムの連続性の確保は、相互運用可能な輸送サービスのデータ（ルートや運行ダイヤデータ、支払いシステムなど）によってのみ達成できる。
- **データを開く義務**：相互運用性を実現するため、サービスプロバイダーがオープンインタフェースを介して**モビリティサービスに関する関連データを開く義務を設定**している。
- **アクセス権**：他のモビリティサービスプロバイダーおよびコンビネーションサービスにも、チケットおよび支払いシステム用のインタフェースへの**アクセス権**が与えられなければならない。共有データとデータ準備のより良い活用は、新しいビジネスアイデアのための機会を作り出す。
- **法の改正**：本法の**第一段階2018年7月1日**の施行により、運輸機関は以下の義務を有する。→関連データを開くためのインターフェイスカタログとデジタル化ツールを提供する。（これは2018年1月1日から）→モビリティサービスの需要と供給を監視する

# Services

Transport associations  
and supplier



VAO

## 6. オーストリアと運輸連合



# 1. なぜ日本とオーストリアを比較するか？

## • 日本：**財政事情等の模索**が続いている

- 地域鉄道の運営に関して公的関与が議論されているが、財政事情等から模索が続いている
- 地域鉄道が独立採算の事業として運営されてきたが、今日では採算が合わず、各地で運営のあり方が問題
- 国と地方自治体の支援によって、利用者が伸びる事例もみられるようになったが、財政事情もあって、地域鉄道への公的関与は模索が続いている

## • オーストリア：**財政支援が明確に制度化**されている

- 法律上で、連邦と州の役割、インフラと運行サービスの両面に対する財政支援が明確に制度化されている
- 1999年に近距離公共交通に関する法律を整備し、地域鉄道の再生を進めた。

## 2. オーストリア・ドイツの交通の考え方

### 生存配慮(Daseinsvorsorge)

- 生存配慮(Daseinsvorsorge):ドイツ語圏には、公的機関が提供すべきサービスとして**生存配慮の概念**がある。輸送サービスを「**生存配慮**」として明記
- オーストリアの場合、輸送サービスに関して法律上に「**生存配慮**」を含む規定はないが、「**生存配慮**」という概念で公共交通をとらえる考え方は存在。
- 2012年の総合交通計画は公共交通政策を「**生存配慮を具体化した形**」と記している。

### 地域公共交通は「公共サービス(Gemeinwirtschaft)」と位置付け

- 地域公共交通は「公共サービス(Gemeinwirtschaft)」と位置付けられ、
  - 公共近距離・地域旅客輸送法では、**連邦、州および関係組織の役割や財源調達のしくみが具体的に規定**
  - 州、市町村という地方自治体は、**近距離・地域公共交通の需要に応じた輸送サービスを計画するという役割が定められている**

### 3. 「統合」とは「統合的交通政策（integrated transport policy）」

- 日本：総合の概念はない
  - 総合交通政策：1960年代後半、道路と鉄道間の「調（coordination）」
  - 全国総合開発計画など：総合が意味するところは**包括的な**（comprehensive）総花的
- 欧州委員会の委託研究、NEA(2003)の**統合**
  - 「統合とは、旅客交通システムの**さまざまな要素**（路線網とインフラストラクチャー、運賃やチケット、情報やマーケティングなど）が、
  - **モードや運輸事業者**を越えてより緊密でより**効率的な相互作用**をもたらし、
  - 個々の移動単位と結びついたサービスの**全体的な状態や質**を**総体**としてより良いものしていく**組織的なプロセス**である。」

# 4. 統合の4つの主要なカテゴリー

- (1)情報の統合                      (2)運賃の統合                      (3)路線網の統合  
(4)より幅広い統合(wider integration):社会政策、交通手段

## (1)情報の統合

- 共通の地図などによる路線や運賃、時刻表といった情報の統合で、これによって、交通システムが1つの統一的な交通システムとして認識される

## (2)運賃の統合

- 運賃の統合に至るまでには、実践的には2つの段階があり、
  - 第一段階：まずチケットの販売場所、券売機の統合という段階があり、
  - 第二段階：共通運賃化されて異なる事業者間を初乗り運賃を支払うことなく移動できるという段階

# 5. 統合の4つの主要なカテゴリー

## (3) 路線網の統合

- ① 路線網には、
  - 鉄道といった単一のモードではなく、異なるモード間の路線網の統合も含まれる。
- ② 計画から投資段階における路線の設定、
  - 接続駅の建設といったハード面だけではなく、サービス面におけるダイヤ設定なども統合の対象
  - また、実際に運行を行う現場では、利用者が多くなった場合の対応、情報提供などの調整も、統合における重要な要素となる。

## (4) より幅広い統合(wider integration)

- ① 交通手段の統合：自家用車や自転車といった個人交通も含む幅広い交通の統合
- ② 社会政策・社会サービスの統合：都市計画や環境・社会政策とのさらなる広い統合である。社会政策には、健康や各種社会サービス、学校なども含まれる。

## 6. 統合はなぜ必要なのか（便益がある）

### (1) 経済学的な意味での取引費用(transaction cost)の削減

- **情報の統合**により、利用者はごく簡単に情報を得ることができるようになる。
- **券売機が統合**され、どこでも同じカードが利用できるようになれば、公共交通の利用にかかるストレスはなくなり、利便性は向上する。
- **鉄道における相互直通運転**はもちろん、鉄道とバスにおける路線の再編成、時刻表の改善など、
- **ネットワーク統合**が進めば、直接的な移動時間短縮効果も期待できる。統合の直接効果とでも呼べるものである。

### (2) 運賃統合の便益として、

- 「利用者の選択の歪みを除去したり軽減したりするという便益」（田淵編2015）もある。
- 運賃統合で利用者が**初乗運賃加算を回避**できるようになるということは、一方で事業者側の収入を減らすことにもなるが、
- 運賃統合がなされていないと、例えば、**一事業者が運営する迂回ルートの方が安価**であるとの理由で、別の**短絡ルートではなく時間のかかる迂回ルートを選択**するというケースがある。
- そうなると、**移動という目的達成に対して、資源配分の非効率が発生**してしまう。
- 運賃統合はそうした歪みを除去して**資源配分を効率化し、社会全体の厚生水準も引き上げる**ことができる。



# 7. ウィーン交通

# 1. ウィーン：2019年世界生活環境調査 (Quality of Living Survey) 都市ランキング

- 評価：「世界生活環境ランキング (Quality of Living Survey)」は、マーサーがグローバルで実施する世界生活環境調査の最新の結果に基づき毎年作成されている。
- 理由：高い安全性やさまざまな文化娯楽施設の存在とともに充実した公共交通網

順位	世界生活環境ランキング	順位	アジア・太平洋
1	<b>ウィーン</b> (オーストリア)	<b>49</b>	<b>東京</b>
2	チューリヒ (スイス)	49	神戸
3	バンクーバー (カナダ)	55	横浜
3	ミュンヘン (ドイツ)	58	大阪
3	オークランド (ニュージーランド)	62	名古屋
6	デュッセルドルフ	71	香港
7	フランクフルト	77	ソウル
39	パリ	11	シドニー
41	ロンドン	162	ニューデリー

何故ウィーンの人気が高いのか？

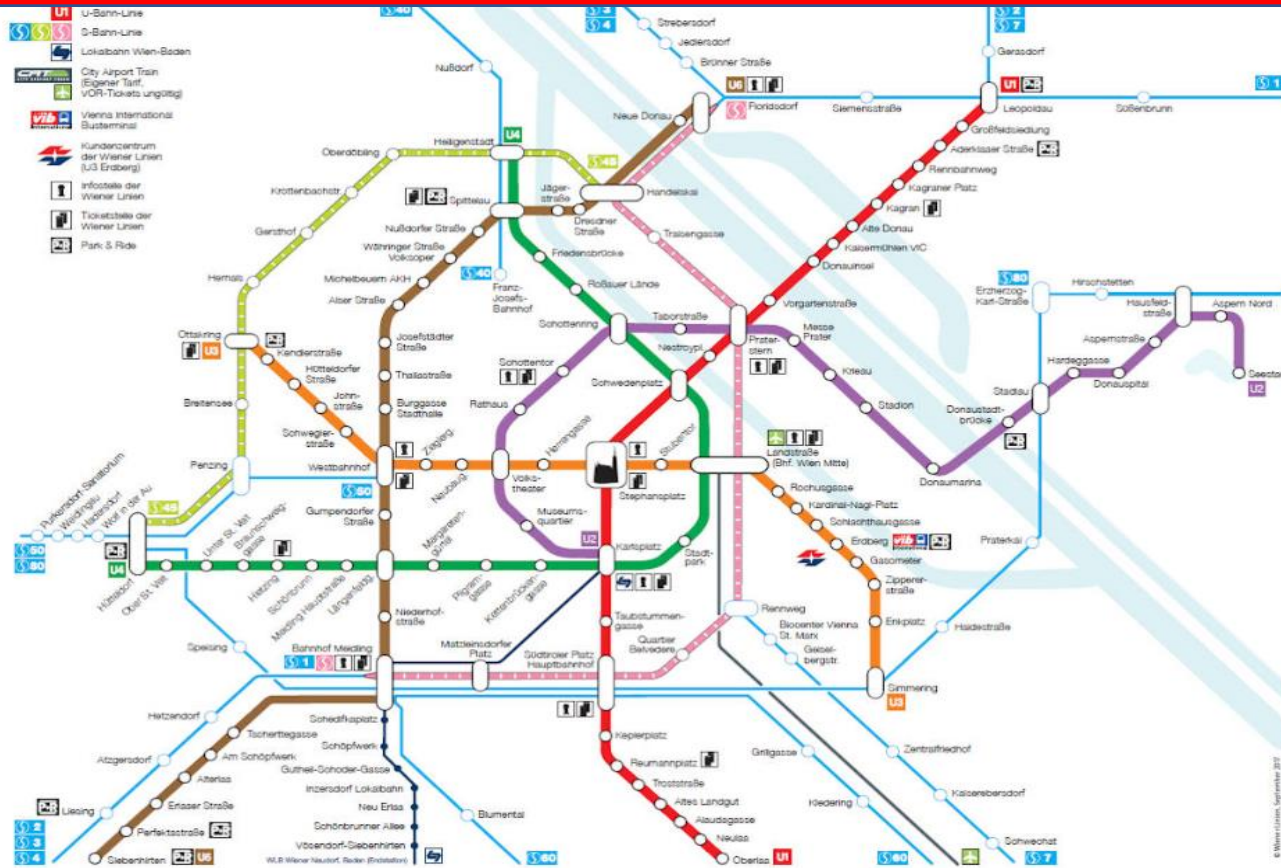




## 2. ウィーンの都市交通のあらまし

- ウィーンは世界一位の住みよい街
- ウィーン市内の主な公共交通機関
  - 地下鉄, 市電, バス,
  - Sバーン (快速電車), Rバーン (郊外電車), バーデン線がある
- 運賃統合
  - 現在1ユーロ/日でウィーン市内は自由に乗り降りできる。
  - 1960年代からWiener Linien (ウィーン市交通局) とウィーン市内のSバーンで進められてきた。これが初期の運輸連合の目的であった。

# 3. ウィーン市の地下鉄網



## 【路線概要】

- 地下鉄：83km
- 路面電車(LRT)：約220km(全路線合計)
- バス：846.7km(全路線合計)
- このほか、連邦鉄道の都市内路線(Sバーン)、ウィーン地方鉄道(ウィーン公益事業会社が100%出資)も存在

**全線乗り放題 年間定期  
365ユーロ(1日1ユーロ)**

出典：[ウィーン市電の公式サイト](http://www.wl.wien.at)

## 【運営】

地下鉄、路面電車、バスはウィーン公益事業公社(シュタットヴェルケ：ウィーン市が所有)の傘下の交通局が運営。ただし、バスは民間事業者が受託。交通局は割安なチケットを提供(全線年間定期は€365)

参考：宇都宮浄人PPを参照

# 4.ウィーンリングトラム

- 建設と沿線：
  - 19世紀中頃、町の崩壊した城壁やグラシス(城壁際にあった緑地帯)に代わり、市街を取り囲む美しい大通りが新しく建設。この大通りに沿って、国立歌劇場、国会議事堂、市庁舎、ブルク劇場、株式取引所、数多くの宮殿等の豪華な建築物が新たに建てられた。
- 運行：
  - シュヴェーデンプラッツから出発し、毎日午前10時から午後5時半まで30分おきにリング通りを循環運行する。
  - 最終運行は午後5時30分にスタートし、乗車券はウィーン・リングトラムの車内で購入でき、料金はリング一周€9.00である。
  - 車内ではマルチメディア装置を使った8種類の言語の歴史ガイドを提供。



## 5. 現代ウィーンの都市交通

- **道路**：約2,800km
- **鉄道・軌道**：
  - ウィーン市交通公社 Wiener Linien: 地下鉄、路面電車
  - オーストリア連邦鉄道 ÖBB: 近郊電車, 中長距離列車
  - ウィーン地方鉄道会社 Badner Bahn: Tram-Train
- **バス**：
  - ウィーン市交通公社 Wiener Linien
    - 一部は民間に委託して運行
- **シェアリング**
  - シェアサイクル (2003), カーシェアリング: ステーション固定型、Car2Go (2011), e-スクーター (電動キックボード) シェア (2018), etc.

### U-Bahn (地下鉄)

- 5路線, 109駅
- 延長 83km
- 平均駅間距離 761.9m
- 年間乗客数：約4.6億



### Straßenbahn 路面電車

- 28系統、1051停留所
- 延長 220.5km (世界6位)
- 平均停留所間距離 396m
- 年間乗客数 約3.1億人



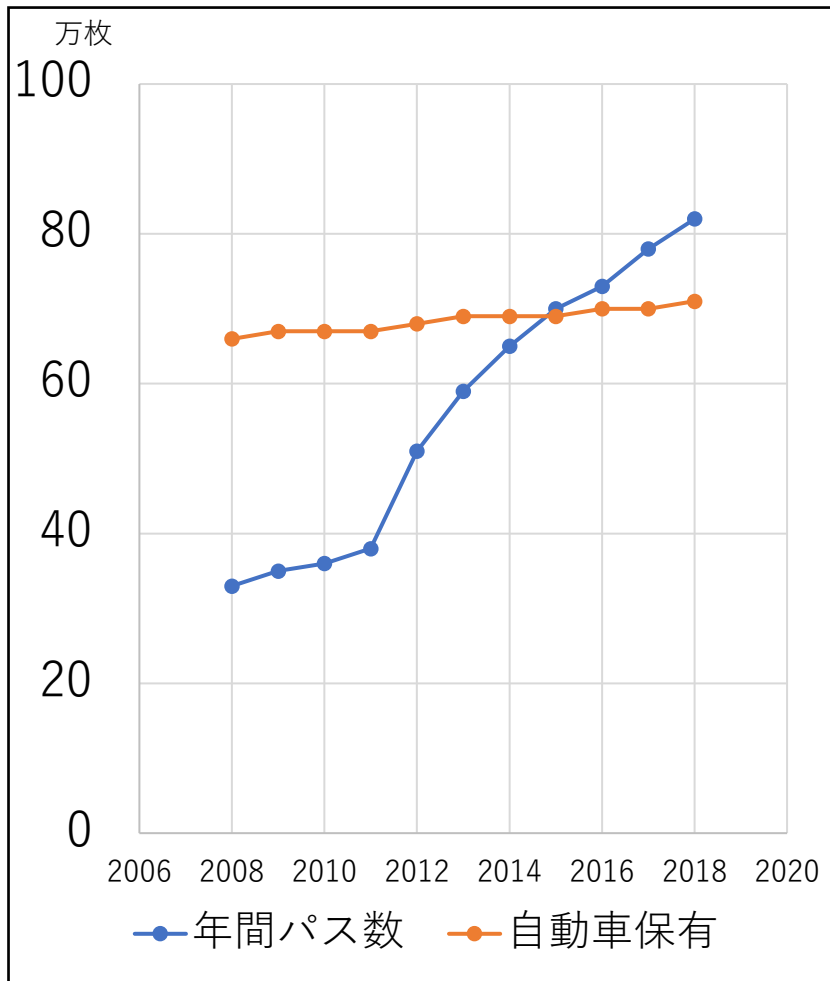
### バス

- 129路線, 4,230停留所
- 延長 848km
- 平均停留所間距離401m
- 年間乗客数 2億人

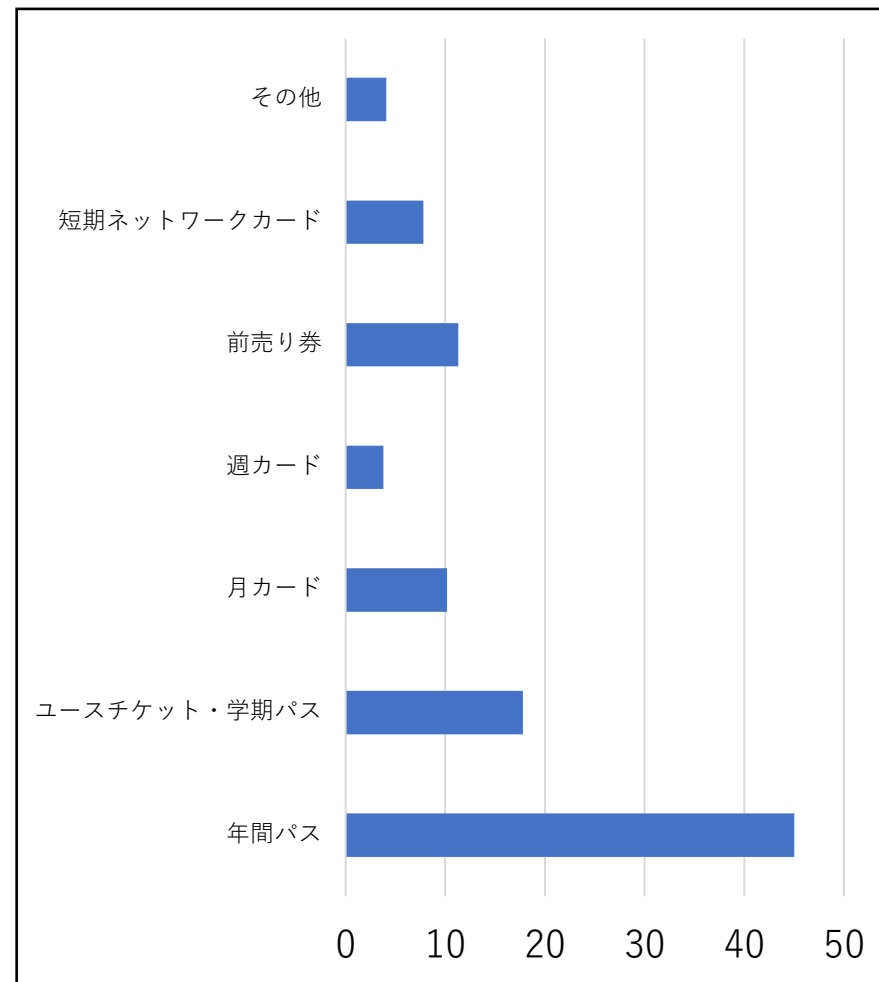


# 6. 現代ウィーンの公共交通の利用

## 年間チケットの乗客



## チケットの種類別収益 (%)



鳥取県日南町福栄地区のデマンド交通の実験

# C. 日本の地域公共交通の 活性化及び再生に関する法律



### 3. 国は法律で地域交通を改善しようとしている

#### 持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための **地域公共交通の活性化及び再生に関する法律** 等の一部を改正する法律

- 人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっている。
- 加えて、多様な関係者が連携し、**地域経済社会の発展**に資する**交通インフラを整備**することにより、生産性向上を図ることも必要となっている。
- 地方公共団体が、交通事業者等と連携して、
  - ①公共交通を中心に**地域の輸送資源を総動員**する交通計画を作成
  - ②最新技術等も活用しつつ、**既存の公共交通サービスの改善・充実**を徹底するとともに、国が**予算面とノウハウ面から支援**を行うことで、**持続可能な地域公共交通**を実現。

## 4. 国の基本的な考え方

- 地方公共団体が、交通事業者等と連携して**持続可能な地域公共交通**を実現、
  - ①公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員する交通計画
  - ②既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底
    - 国が**予算面とノウハウ面から支援**を行う

### ・地域で考える2点

- ・**課題1：今までの財源制度：大都市はOK、地方都市はNOかも**
- ・総括原価方式：供給原価に基づき料金が決められるものであり、安定した供給が求められる公共性の高いサービスに適用される。
- ・**課題2：生活する市民のモビリティを保障：EUはできている。日本NO、**
- ・**バリアフリーなど人権を持つ国以上のことをやっているにもかかわらず権利の位置づけがない**
- ・**生存配慮（ドイツ）**：交通を公的機関が提供すべきサービスとして位置づける



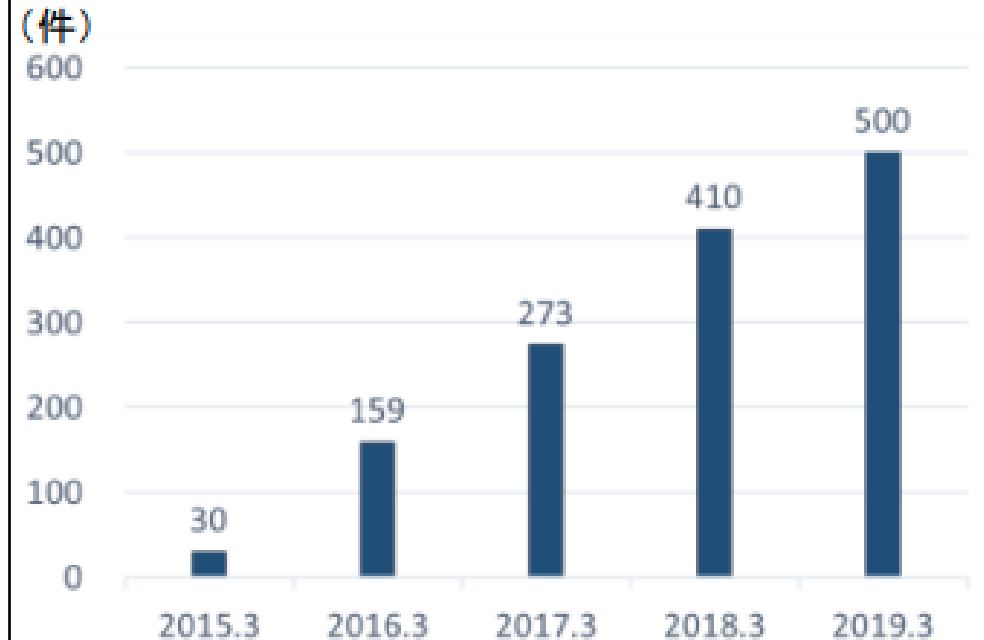
## 8. 国土交通省の努力

# 地域が自らデザインする地域の交通 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による
  - ・「**地域公共交通計画**」(マスタープラン)の作成(作成経費を補助 ※予算関連)
  - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送等)を位置付け、
  - ・地域の移動ニーズにきめ細かく対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
  - ・定量的な目標設定や毎年度の評価等によりPDCAを実施
- 地域における協議の促進・**乗合バスの新規参入等**の申請があった場合、国土交通大臣が地方公共団体に対し通知

### 地域公共交通網形成計画の策定状況

現行の目標(2020年度末500件)は達成



# 10. 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 輸送資源の総動員による移動手段の確保
- ①維持が困難となったバス路線等について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な旅客運送サービスを継続（地域旅客運送サービス継続事業）
- ②過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送の実施の円滑化・バス・タクシー事業者がノウハウを活用して協力する制度を創設し、実施を円滑化・住民のみならず来訪者も運送の対象に加え、観光ニーズへの対応を可能に
- ③鉄道・乗合バス等における貨客混載に係る手続の円滑化（貨客運送効率化事業）

# 7. EUの公共サービスの義務（財源・計画・統合）が法的にできているが、日本の活性化再生法は努力をし、その準備の段階にある。

## 欧米都市

### 法的計画制度

#### PSO (Public Service Obligation) 公共サービス義務

- ・公共交通サービスを確保するために、権限当局が交通事業者に課す運営義務

### 運営事業者の統合と権限移譲専門組織

権限移譲専門組織：運輸連合(ドイツ・オーストリア)、Combined Authority (合同行政機構：イングランドの大都市)

国のサービス・州内サービス、基礎自治体サービス・商業サービス

運営事業者（鉄道会社・バス会社 etc）

## 日本の地域・都市

都市

### 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- 地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成
- 地域における協議の促進

人口低密度

権限移譲専門組織：なし、国は運輸連合、モビリティの支援に関する具体的な政策を生み出すための準備の段階？以下はそのための試み

統合されていない交通の連携・統合へ

鉄道 1

鉄道 2

バス 1

バス 2

タクシー

国は：予算面とノウハウ面から支援

市町村は：地域の輸送資源を総動員、既存の公共交通サービスの改善・充実

# PSO Public Service Obligationの概要： 輸送における公共サービス義務

## • 欧州の公共交通政策の主な目的：

- 規制された競争を通じて、安全で効率的かつ高品質の旅客輸送サービスを提供することです。

## • 透明性とパフォーマンスを保証：

- 社会的、環境的、地域的な開発要因を考慮に入れています。

## • 公共旅客輸送サービス


- 社会がその一般的な利益の一部として必要とする多くの公共旅客輸送サービスは商業的に運営することができないため、関連する国、地域、または地方の**EU当局はそれらが提供されていることを確認できなければなりません。**

## • 確認するいくつかの方法：

- 公共サービスを運営している人々に
  - 排他的権利を与えそれらを金銭的に補償し、また -公共交通機関の運営方法に関する規則を定義する。
  - 欧州連合（TFEU）の機能に関する条約の第14条、およびTFEUに付属する一般的な利益のサービスに関する議定書第26号は、加盟国が一般的な経済的利益のサービスを定義および提供する方法の一般原則を定めています。
  - 欧州連合は、加盟国が公共サービス義務の履行に適用する手続きと条件の格差を回避するための法律を策定しました。
  - この法律は、輸送形態の違い、特に競争に関してはわずかに異なり、運用上の特徴など、各輸送手段の特定の機能を考慮に入れています。

# 乗客の権利が重要な理由

- EUは、飛行機、鉄道、船、バス、長距離バスのいずれで旅行する場合でも、**市民が乗客の権利の完全なセットによって保護**されている世界で唯一の地域。
- ヨーロッパは過去**30**年間、モビリティのブームを経験した。そのため、乗客の権利を保護し、無数の国内規則で乗客が失われないようにするために、すべての輸送モードに**EUのコミュニティ法が導入**された。
- 消費者保護と乗客の権利
  - 航空旅客の権利、道路の乗客の権利、鉄道の乗客の権利、海上旅客の権利



ご清聴ありがとうございました



- 制度：道路運送法
- 計画：活性化再生法
- 情報技術 1：公共交通の運行システム、MaaS、
- 計画技術 2：需要予測
- 調整技術 3：住民、行政(議会)、民間事業者