

## 有識者意見の概要及び意見に対する対応

1. 調査研究課題名「欧州における地域公共交通施策及び財務・運営に関する調査研究～英仏独におけるサービス確保・改善、財務・運営及び新たなモビリティ活用～」	
2. 有識者意見の概要及び対応 有識者：中村 文彦氏 東京大学 大学院新領域創成科学研究科 特任教授 川勝 健志氏 京都府立大学 公共政策学部 教授) 吉田 樹氏 福島大学 人文社会学群 経済経営学類 准教授	
意見の概要	意見に対する対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>結果的に今回調査した国や地方自治体は日本と比べてどこが利点なのか、努力しているのかを見ていく必要があるだろう。また、民間事業者はどう努力してもらっているのかを明確にする必要がある。</li> <li>印象として、欧州は欧州で努力しており、決して楽観的ではない。ここ数年での変化というのがよりカーボンニュートラル、高齢化などの問題に対応することにより行政も能力がアップしているのだろうか。また、国と地方の関係が変わっているのか、民間企業の経営努力が日本と比べてどうなのだろうかなどといったことを見ていく必要がある。スタッフのクオリティは日本のほうが高いと言われていたが事実なのだろうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本調査を通し、欧州では、各国がそれぞれの交通施策に関する課題に対して、制度改正や個別施策で対応する状況であると理解しており、その中で公共(行政)側の役割が日本より明確であるという点の違いがみられた。また、民間企業の経営努力については、契約の中にインセンティブを働かせるようなしくみで対応をしていることがみられた。</li> <li>行政側のスタッフのクオリティについては、例えばマンチェスターなど地方行政組織の専門担当者が適宜都市を移動する方法をとっており、人材が流動的な点が日本と異なる点も把握できた。</li> <li>以上の調査結果について、報告書に記載を行った。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>入札が競争的になっているのかいないのか。また、入札の制度が競争的になっているのが民間事業の競争力を高める結果になっているのか。日本でも公的な財源が入れば良いと言われていることが多いが、それは本当にそうなのだろうかという疑問がある。民間企業の競争に対して、欧州の自治体ではどうなっているのか、という視点があれば、この調査がより有意義になるのではないだろうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通に関する入札については、EU 規則 (EC1370/2007) などの制度が整備されている。また、契約に関するリスクは行政側がリスクを受け持つ形態(グロスコスト契約)が多い傾向であるが、事業者側がリスクを受け持つ形態(ネットコスト契約)を採用する場合もあり、一概に行政側のみのリスク負担を追う形でない状況にある。また、入札形態については、複数の事業者が応札しやすい形態(規模)にする工夫も昨今見られる状況にある。</li> <li>以上の調査結果について、報告書に記載を行った。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>地方分権と中央集権に関してはこれからもっと精密になっていくのだろうが、中央が決めたルールを地方が実行する、しかし自治体にもある程度の裁量があるといったケースが存在する。資金と権利の話、誰が決めるのかについて多様なバリエーションがある。最終的なステークホルダーは納税者である住民なので、それに見合ったサービスを受けられているのかという問題がある。どちらにせよ、良質な制度が地域にとって最良となっているのが重要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>例えば英国マンチェスターでは、バスサービスの改善を図る中で、民間の競争状態からフランチャイズに変更するような形を取っているが、その中で市民の賛否を確認するような形を取っており、住民に対しサービス改善をはかれるような形で制度が運用されている点は、本調査を通して把握している。</li> <li>フランスでは、モビリティ計画(PDM)の基準は国が法律で定めるが、実際の策定内容は地方自治体の裁量に任せている部分がある。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>モビリティハブに関しては最近興味のある分野である。駐車場事業者がキーとなっているところがあると思うが、どのような枠組みになっているのだろうか。車の所有者も含めて、駐車場の利益を関係させているのだろうか。日本では駐車場事業者のタイムズがカーシェアリングを行っている。どのようなモデルになっているのだろうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今回調査した中で、ドイツのプレーメンでは、モビリティパブとなる駐車場を公的機関が整備を行い、その施設をカーシェアリング事業者に貸与し、管理運営が管理運営を行うような形になっている。</li> <li>以上の調査結果について、報告書に記載を行った。</li> </ul>

## 有識者意見の概要及び意見に対する対応

<ul style="list-style-type: none"> <li>バス事業者に関して不確実性回避の視点からグロスコスト契約が多いということだ。プレーメンでは新規事業者の参入の際にはネットコスト契約はリスクがあるので、グロスコスト契約にしているという話題があった。実際に新規事業者は入ってきているのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EU 規則に従って入札に関する規則を作成するタイミングにおいて、新規参入事業者が入札した場合を想定した場合のリスクについても想定してグロスコストを選択したという説明をインタビューで受けており、その旨報告書に記載を行っている。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>イギリスでは最近では公的な関与が強くなってきているというのがポイントなのだろう。公的な関与は、従前の規制とは性質が異なるものなのだろうかと考えている。需求調整的なものというよりは、サービスを維持・継続するための契約という文脈で公的な関与を強めていると認識している。日本も 2002 年の規制緩和から、活性化再生法につながるのとは似たような道筋なのではないだろうか。そのイギリスでもマンチェスターの場合は人的リソースが少なく、<b>Transport for London</b> に支援を依頼しているというが、そういった例は多いのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通に関する人材が少ないといった懸念があるが、フランスとドイツでは市町村間で専門家が移動して、交通のエキスパートとなっていくケースが多い。ドイツは専門家が足りないので、一名の専門家が複数の運輸連合を兼務することができる。</li> <li>以上の調査結果を踏まえ、報告書に記載を行った。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>この報告書のとりまとめの方向について冒頭に調査研究の背景や目的は書くということでもいいだろうか。その部分が重要だと考えている。単に国際的な動向を紹介するのが目的なのか、それとも公共交通をめぐる日本への提言を行うのだろうか。立場的に、直接的に提言を行うことはできないかもしれないが、どういったメッセージを送りたいかという着眼点があるとよいのではないかと考えた。最終的に、報告書の方で確認させていただきたいが、基本方針があれば教えてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ご指摘の通り、海外の仕組みを知ることによって日本がどう参考にすべきかという問題意識が存在する。海外では仕組みづくりが重要視されている印象がある。地方行政と組織の関係について海外を参考に日本にそのまま適用すること現実的には難しい可能性もあり、海外の計画や契約の過程を丁寧を追っていく形で報告書を取りまとめた。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関を支えるために、自治体の交通政策は非常に重要である。海外の自治体の交通政策を行っている部署は日本に比べると高度な専門性を持っている。日本の自治体の交通政策を行っている部署は専門性を持っていないことが多い。将来的に専門性やスキルを求められることを暗に示しておくのが重要なのではないだろうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ドイツとフランスの企業にヒアリングしたが、ドイツで運輸連合として働いていた方々がスピンアウトし、民間として運輸連合向けのサービスを提供しているような事例が存在する。公的機関の専門性は高いが、それをサポートする民間企業もある状況がある点、報告書に記載をした。</li> </ul>