

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～

第 1 編

EU を中心とした都市交通政策、制度、技術等活用実態の概況整理

2023 年 3 月

国土交通省 国土交通政策研究所

主任研究官	竹内 龍介
主任研究官	南 聡一郎
主任研究官	伊藤 夏樹
研究官	福田 昌代
前主任研究官	梶原 ちえみ

要旨

我が国では、多くの地域で人口減少によるバス等の公共交通サービスの需要減少や経営悪化、また担い手不足といった要因により、公共交通の維持確保が困難になっている。一方、高齢者の免許返納等への対応や、多様な層（女性、障害者、外国人等）の移動手段を確保できるような、社会参画を支えるモビリティの実現が強く求められる。

2020 年 11 月 27 日に一部改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」では、地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）作成の努力義務化、地域に最適な旅客運送の継続（地域旅客運送サービス継続事業）、利用者目線による路線・ダイヤ改善や運賃設定等の促進（地域公共交通利便増進事業）、MaaS 参加の複数事業者の運賃設定のワンストップ化や MaaS 協議会の創設（新モビリティサービス事業）等が掲げられ、公共交通の確保に加え、公共交通計画の策定並びにサービス向上に資する事業が法的に位置づけられるようになった。なお、2014 年の同法の改正により、「地域公共交通計画」が都市・地域総合交通戦略も兼ねることが可能になったことを踏まえると、公共交通の他、徒歩・自転車、自動車を含めた、交通とまちづくりが連携した総合的な交通施策の推進が想定される。

一方で海外の状況を見ると、公共交通政策が進んでいる欧州では、EU 委員会において交通政策のガイドラインとして 2013 年に策定され 2019 年に改訂された“Sustainable Urban Mobility Plans”（持続可能な都市交通計画（以下、「SUMP」という。）において、道路混雑、大気汚染や騒音、気象変動、交通事故、路上駐車といった問題解決並びに新たなモビリティサービスによる生活の向上に資するべく、行政区域の範囲に限らず都市機能を踏まえた地域におけるアクセシビリティの改善、並びに高質で持続可能な交通の提供を目指すこととされている。

本調査研究は、日本の今後の公共交通計画の策定及び財務・経営を含む施策の実施に資することを目的として、公共交通を軸としたモビリティ全体の水準を高める施策や制度、又それに伴う道路空間活用について SUMP 等の交通計画を策定している欧州を中心とした事例調査を行い、地域やモード特性の他、地方分権や官民間の役割分担等の視点で取りまとめるものである。

目次

第1編 EUを中心とした都市交通政策、制度、技術等活用実態の概況整理

第1章 公共交通の市場規制及び入札・契約の制度.....	3
第1節 欧州.....	3
第2節 ドイツ.....	14
第3節 フランス.....	37
第4節 英国.....	58
第2章 公共交通に関わる財政システムおよび地方自治体の義務や権限の範囲.....	100
第1節 ドイツ.....	100
第2節 フランス.....	111
第3節 英国.....	120
第3章 新しいモビリティに関する施策やそれに連動した道路空間活用.....	130
第1節 欧州.....	130
第2節 ドイツ.....	151
第3節 フランス.....	154
第4節 英国.....	157
第4章 総括.....	162
第1節 欧州における公共交通確保の仕組み.....	162
第2節 独仏英の制度・施策の比較及びまとめ.....	162
第1編 参考資料	
参考1 欧州におけるサービス水準に関する規格.....	172
参考2 欧州公共交通分野における有識者等に対するヒアリング結果.....	179
第1節 フランスの公共交通市場に関するヒアリング（TRANS-MISSIONS 社）	179
第2節 ドイツの運輸連合や財政等に関するヒアリング（KCW 社）	183

第 1 編

EU を中心とした都市交通政策、制度、技術等 活用実態の概況整理

第1章 公共交通の市場規制及び入札・契約の制度

第1節 欧州

欧州の公共旅客輸送サービスのうち、事業者による商業的目的により提供されない非商業路線等へのサービス提供のため、公共交通当局が定義または決定する公共サービス義務（Public Service Obligation : PSO）より契約に基づき運行されている。

PSO とは、商業的な利益目的ではなく社会的な利益に資することを目的とした平等且つ持続的なサービスを提供する義務であり、事業者間の管理された競争の中で、サービスの安全、効率、質、透明性等の他、社会状況、環境、地域発展等の要素に配慮する必要がある。PSO に則ったサービスを提供するためには、欧州連合（EU）、その加盟国、地域政府、自治体等の公的機関による介入が必要であり、特にサービスを提供する交通事業者に対して排他的権限を与える、財政的支援を行う、提供されるサービスに関するルールを定める等の介入が求められる。EU 加盟国間で PSO 履行の差等が発生しないようにするため、EU では関連規則や指令等を発効している¹。

欧州の地域の地上公共輸送サービス（鉄道、トラム、バス、地下鉄等）に関する契約や PSO の定義目安等については、欧州共同体（EC）規則 1370/2007 やその改訂版である EU 規則 2338/2016（詳細後述）に主に定められている²。しかしながら、同規則ではルールの大枠は定められているものの、実際の契約に含められるべき内容の詳細については言及されていない。例えば PSO サービスを提供するのにかかる費用やその要素（従業員、車両、IT サービス、減価償却等）、また具体的なサービス水準を設定・維持するのに役立つ詳細なガイダンス等は含まれていない³。サービス水準に関しては、欧州規格 EN 13816 や EN 15140、各地域の規定等が存在しており、潜在的な利用者のニーズに応じてサービスを提供する地域・経路、他の交通モードとの接続、情報の提供方法等を決定し、契約時に当局・事業者等の関係者の間で認識を共有すること等が記載されている⁴。

第1項 契約制度に関する規制

EU では、2009 年、2016 年、2017 年にそれぞれ以下の様な規則・指令を発効しており、これらが EU 加盟国それぞれの公共交通事業の運営や市場規制、入札・契約制度に大きな影響を及ぼしている。ここではそれぞれの規則や指令の概要を説明する。またこの他に欧州では、欧州クリーン車両指令（European Clean Vehicles Directive、2009/33/EC）が存在し、

¹ © European Union, 1995-2021

Mobility and Transport (n.d.), “Public service obligations”, Mobility and Transport サイト https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/public-service-obligations_en 2022 年 2 月 11 日閲覧。

² © European Union, 1995-2021

Mobility and Transport (n.d.), “Land transport”, Mobility and Transport サイト https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/public-service-obligations/land-transport_en 2022 年 2 月 10 日閲覧。

³ Renato Humić and Borna Abramović (2019), “Criteria for the Quality of Services of Public Interest Organized by Train Operators”, Science Direct サイト <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146519302005> 2022 年 2 月 1 日閲覧。

⁴ International Transport Forum (2013), “Measuring and Valuing Convenience and Service Quality”, OECD Library サイト <https://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201316.pdf> 2022 年 2 月 10 日閲覧 12 ページ。

各国の公共調達にて、排出ガス量が少ない車両を一定以上調達するよう求めている⁵。

表 1-1 欧州の公共交通契約に関する規制

名称	概要	主な対象
欧州共同体（EC）規則 1370/2007（2009 年 12 月発効）	経済上重要な地上公共交通を公的財源や排他的権限の付与によって支援する必要性や、サービス・コンセッション ⁶ 方式で結ばれる公共交通サービスの提供に関する契約の締結方法、種類、手順、制限等を提示。緊急事態における契約延長やその他の措置についても定義（コロナ禍の契約変更等の指針とされた）。	・鉄道の公共調達とサービス・コンセッション調達 ・バス・トラムのサービス・コンセッション調達
EU 規則 2338/2016（2017 年 12 月発効）	2013 年の第四次鉄道パッケージの導入をきっかけに、EC 規則 1370/2007 を改訂する形で、鉄道旅客サービスの更に効率的な運用や、競争入札原理の導入等を提示	
EU 指令 2014/23、2014/24、2014/25（2016 年 4 月発効）	前身であった EC 指令 2004/17 と 2004/18 を改訂するもので、EC 規則 1370/2007、2338/2016 の対象外であるバス・トラムのサービス調達に関するガイドラインを提示	バス・トラムの公共調達

出典 EU の資料⁷を基に作成

なお本稿では、EU や Eltis の資料等を基に、公共交通サービスの契約の主体となる組織を公共交通当局（PTA）として整理し、PTA から契約を受注し、実際の公共交通サービス（鉄道、バス、トラム等）を提供する組織を公共交通事業者（PTO）として整理する⁸。PTA については州や自治体、それらから委任されて契約業務を担当する組織も含まれ、また PTO については官民両方の組織が含まれる。

1) EC 規則 1370/2007（2009 年 12 月発効）

EC は 2007 年 10 月、EC 規則 1370/2007 を発表した。同規則は、鉄道および道路を活用

⁵ Eltis (2019), “PUBLIC PROCUREMENT OF SUSTAINABLE URBAN MOBILITY MEASURES”, Eltis サイト https://www.eltis.org/sites/default/files/public_procurement_of_sump_v2.pdf 2021 年 10 月 11 日閲覧 15 ページ。

⁶ 欧州において「コンセッション（Concession）」という用語は、①公共調達（public procurement, public contract）と対となる調達方式であるサービス・コンセッション（もしくは公共サービス権限移譲、public service delegations）の意味として使われる場合と、②公共サービス契約の種類の一つとして他の契約方法と同列に整理される場合がある事に注意が必要である。それぞれの意味については後述する。

⁷ © European Union, <https://eur-lex.europa.eu>, 1998-2021

European Union (2007), “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”, European Union サイト <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32007R1370> 2021 年 10 月 21 日閲覧。

European Union (2014), “Directive 2014/24/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on public procurement and repealing Directive 2004/18/EC Text with EEA relevance”, European Union サイト <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0024> 2022 年 2 月 21 日閲覧

European Union (2014a), “Directive 2014/25/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on procurement by entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors and repealing Directive 2004/17/EC Text with EEA relevance”, European Union サイト <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0025> 2022 年 2 月 15 日閲覧。

⁸ Eltis (2019)。

した公共交通サービスの安全性、効率、高い品質水準を維持するために、社会機能、環境、地方開発等に配慮した上で、入札競争を規制すると共に、透明性を確保することを目指したものである。同規則はまた、EU 加盟国に対して関連規制を導入することを求めると共に、経済上重要な地上交通サービスについては、商業的利益のみを重視して運用してはならず、公的補助や予算で財政的もしくは排他的権限の付与によって支援することを定めている。EC 規則 1370/2007 に含まれている主な内容は以下のとおりである⁹。

<EC 規則 1370/2007 に含まれている主な内容>

- PSO の概況に関する定義
- PSO の履行に対する補償
- 公共交通サービス契約に含むべき必須内容、締結手順、報告方法（例：バス（短・長距離）と鉄道のサービスの契約期間はそれぞれ 10 年と 15 年を超えてはならない。鉄道サービスの直接契約の場合には、契約期間は 10 年を超えてはならない）
- 公共交通サービスに対する行政からの補助についての規則
- EU 加盟国が関税を課す際の一般規則 等

欧州運輸労働者連盟によると、EC 規則 1370/2007 が契約担当組織と行政組織のそれぞれにもたらした利点には、以下のようなものがある¹⁰。

表 1-2 EC 規則 1370/2007 がもたらした利点

契約担当組織向け利点	行政組織向け利点
• 公共旅客運輸サービスを、自治体が管理する事業者へ委託可能 • より自由な形態での直接契約が可能（中小企業との直接契約など） • 都市部、郊外、地域交通向けの鉄道サービスを直接・無条件契約で委託可能 • 各地域の交通システムの状況に合わせた競争契約が選択可能 • 労働者保護や社会的・品質的水準を決定可能	• 旅客輸送サービス提供に係る資金調達の透明性を確保し、規制を統一することが可能 • 直接契約を選択する場合、入札関連費用を節約することが可能 • 地元の公共交通システムを直接管理し、地元の政治的意志を効果的に反映することが可能

出典 欧州運輸労働者連盟の資料¹¹を基に作成

公共交通サービス提供にあたり、EC 規則 1370/2007 では主に以下の①直接契約（内部事業者との直接契約、中小企業との直接契約、鉄道サービス向けの直接契約）、②競争契約、③EC 規則 2004/17 と 2004/18 に沿った公共サービス契約の 3 つ契約形態について言及して

⁹ European Union (2007)。

European transport worker's federation (2007), "A TRADE UNION GUIDE TO THE PSO REGULATION", European transport worker's federation サイト https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2018/09/PSO-Trade-union-guide_EN.pdf 2021 年 10 月 16 日閲覧 5 ページ。

Marek Stavinoha (2017), "Competitive tendering for rail public service contracts – amendment of Regulation 1370/2007", SlidePlayer サイト <https://slideplayer.com/slide/12370581/> 2021 年 10 月 14 日閲覧。

欧州鉄道・インフラ企業コミュニティ（Community of European Railway and Infrastructure Companies : CER）(2017), "Public Service Rail Transport in the European Union: an Overview", CER サイト https://www.cer.be/sites/default/files/publication/CER_PSO_Brochure.pdf 2021 年 10 月 18 日閲覧。

¹⁰ European transport worker's federation (2007)

¹¹ European transport worker's federation (2007)

いる¹²。

- **直接契約（Direct award、5条）**…公共サービス事業者との間で入札要件無しで結ぶ契約。EC規則 1370/2007は直接契約について、各国の法律で禁止されていない場合に限り、基本的には一年間の平均契約金額（見積）が100万ユーロ以下、もしくは公共旅客サービスの年間移動距離が30万キロを超えない場合に限り締結可能（5条4項）としているが、以下のような特別な直接契約の場合には個別の規定を定めている。また、公共サービスの提供が中断されるような緊急時には、事業者と直接契約を結んでサービスを復旧する等の措置を講じることについても定めている¹³。
 - **内部事業者との直接契約（5条2項）**…内部事業者は行政によって100%保有されている必要はないものの、行政が大きな影響力を有する事業者である事が求められるほか、内部事業者との直接契約は、①基本的には地元行政の管轄地域内を対象とした契約であること、②地元行政の管轄地域外の公共交通サービス向けの公開競争入札プロセスには介入しない契約であること、③一部サービスを再委託する場合でも内部事業者が大部分のサービスを提供する契約であることが条件として盛り込まれている。国内に適切な地方行政体が存在しない場合には、国がその役割を担うことも認められている。内部事業者との直接契約の事例としては、ドイツ・ハノーバー市による ÜSTRA 社との契約締結などがある。
 - **中小企業との直接契約（5条4項）**…以下の様な条件を満たす場合、EC規則 1370/2007は中小企業との直接契約も認めている。これは、競争入札の激化から中小企業を保護することを目的とした措置であり、例えばドイツのマイセン郡が2009年に中小企業との直接契約を締結した。
 - 中小企業の運行車両数が23以下である場合
 - 一年間の平均契約金額（見積）が200万ユーロを超えない、もしくは年間移動距離が60万キロを超えない場合
 - **鉄道サービス向けの直接契約（5条6項）**…都市、郊外、地方交通における鉄道サービス向けの直接契約も、EC規則 1370/2007で認められている。対象となる鉄道サービス向けの直接契約は、基本的には最大10年間の期限付きである。また、鉄道サービス向けの直接契約の場合、鉄道事業者は公的団体である必要はなく、また行政組織の内部事業者である必要もない。鉄道・バスを運用するルクセンブルク国鉄（Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois : CFL）との直接契約等が事例として挙げられる。
- **競争契約（Competitive award、5条3項）**…公平且つ透明性の高い競争入札を経た契約。様々な事業者からの提案を基に決定を行うが、契約締結の際には事業者との間で各種要件についての交渉が行われる。例えば社会上・品質上の要件や、事業者が変更される場合の労働者保護の条件等が契約に盛り込まれることとなっている。また、サービス

¹² European transport worker's federation (2007).
European Union (2007).

¹³ European transport worker's federation (2007).
European Union (2007).

の再委託に制限を加えている¹⁴。

- 一般的な公共調達に関する EC 規則 2004/17 と 2004/18 に沿った公共サービス契約 (Public service contracts concluded under the rules of the general public procurement legislation, Directives 2004/17/EC and 2004/18/EEC、5 条 1 項) …EC 規則 1370/2007 の規制対象とならないバス・トラムのサービス調達については、EC 規則 2004/17 と 2004/18 に準拠する。ただし、同 2 規則に準拠する形で締結される調達はサービス・コンセッション方式であってはならず、サービス・コンセッション方式を用いて調達を行う場合には、EC 規則 1370/2007 が適応される¹⁵。

特に、EC 規則 1370/2007 で認められている緊急時の措置は、コロナウィルスの流行において活用されることとなった。同規則の 5 条 5 項では、運行サービスの混乱や保留を引き起こすような事態が発生した場合、担当当局は公共交通サービス提供に関する契約延長や、その他適切な措置を講じることが可能とされている。例えばコロナ禍では、以下の様な措置が検討された¹⁶。

＜コロナ禍で検討された契約関連措置＞

- 既存の公共交通サービス契約の期間延長、（利用者減に伴う）保留、一次変更（※ただし、期間は最大 2 年間まで）
- 既存の公共交通サービス契約の支払い頻度の変更
- コロナ禍前には無かった新しい公共交通サービスの導入
- 採算が合わなくなった商用サービスに対する公的財源を用いた支援
- 減収により従業員の給与支払いやインフラ整備などが滞った既存の公共交通サービス事業者（サービス・コンセッション方式もしくはネットコスト契約等で契約中）への財政的補填 等

2) EU 規則 2338/2016（2017 年 12 月発効、※EC 規則 1370/2007 の改訂）

2013 年 1 月、欧州委員会は欧州圏内の鉄道サービスを単一市場に統合することを目指した 6 つの規制・指令案から成る「第四次鉄道パッケージ（Fourth Railway Package）」を提案した。このパッケージは主に、EU 加盟国間の関連規制・制度間の相互運用性を高めることを目指した技術の柱（technical pillar）と、EU 加盟国それぞれの国内鉄道市場を国外向けに更に開放することを目指した市場の柱（market pillar）の 2 つの柱によって構成されており、それぞれの柱に 3 つの規制・指令案（計 6 つ）が付帯された¹⁷。

¹⁴ European transport worker's federation (2007).
European Union (2007).

¹⁵ European transport worker's federation (2007).
European Union (2007).

¹⁶ © European Union, 1995-2020

European Union (2021), "Overview of the State aid rules applicable to the land transport sector during the COVID-19 outbreak", European Union サイト

https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/land_transport_overview_rules_during_coronavirus.pdf

2021 年 10 月 11 日閲覧 4 ページ。

¹⁷ © European Union, 1995-2020

第四次鉄道パッケージの導入をきっかけに、公共鉄道サービスの調達契約に焦点を当てた EC 規則 1370/2007 の改訂についても議論されるようになり、特に①鉄道旅客サービスの質と運行効率の改善、②契約への強制的な競争入札原理の導入（直接契約の制限）、③入札手順改善に向けた追加的措置の導入が大きな目標として掲げられた。特に強制的な競争入札原理の導入については、競争入札を基に契約した事例において（それ以外の形態で契約した事例よりも）、より大きなサービスの質やパフォーマンスの改善があったことが欧州委員会の独自調査でも確認されており、変更への大きな動機になったと言われている¹⁸。

こういった議論を基に新たに導入された EU 規則 2338/2016 は、2017 年 12 月に発効され、EC 規則 1370/2007 に対して以下のような変更を加えている。この新規則の各国における反映については、2023 年 12 月まで猶予が与えられており、この期間内に国レベルでの法制度への反映のほか、PTA レベルでの新たに必要となるリソースや仕組みの確保が必要となっている¹⁹。

<EC 規則 1370/2007 から EU 規則 2338/2016 への主な改訂ポイント²⁰>

- 「鉄道による公共旅客運輸サービス」の定義から地下鉄とトラムを排除（鉄道のみを対象モードに変更）
- PSO とその補償に関する仕様改善（費用対効果の高い方法での履行を求める等）
- PTO に EU もしくは国内レベルで制定されている社会・労働関連法の反映を指示
- 競争入札制度における更なる透明性確保の推進（PTO から PTA に対する必要な情報（運賃、費用、収益見込み等）の開示、PTA からすべての PTO への情報共有徹底等）
- 内部事業者への委託に関する新たな制限（PTA が管理する内部事業者に委託を行う場合、サービス提供規模に制限をかける等）
- 旅客列車サービス調達への強制的な競争入札原理の導入（緊急時や、直接契約の方が理にかなっている場合を除く。直接契約の場合、最大契約額を 750 万ユーロ（EC 規則 1370/2007 の 100 万ユーロから増額）、最大距離を 50 万キロ（1370/2007 の 30 万キロから拡張）に変更。）
- 公平な競争入札実施のため、同一事業者が受託できる契約件数の上限を PTA が定めることを提起
- 新規参入企業も含む公平な競争入札を行うため、車両の調達は PTA が行う選択肢の導入 等

European Union (n.d.), “Mobility and Transport”, https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en
2021 年 10 月 31 日閲覧。

¹⁸ Marek Stavinocha (2017)。

CER (2017)。

¹⁹ CER (2017)。

²⁰ Marek Stavinocha (2017)。

KCW (2017), “Synoptic overview of the amendments to Regulation (EC) 1370/2007 by Regulation (EU) 2016/2338,” https://web.archive.org/web/20210614050738/https://www.kcw-online.de/content/6-veroeffentlichungen/84-aenderung-der-verordnung-eg-nr-1370-2007/vo_2016_2338_aenderung_vo_1370-synopse_en.pdf 2022 年 2 月 25 日閲覧 4 ページ。

3) EU 指令 2014/23-25 (2016 年 4 月発効、※EC 規則 2004/17&18 の改訂)

EC は 2014 年 2 月末、①公共調達一般 (2014/24/EU) 、②水・エネルギー・交通・郵便分野における調達 (2014/25/EU) 、③コンセッション契約 (2014/23/EU) の 3 つの公共調達に関する指令を新たに交付した。これらの指令は、EU における公共調達の効率を更に底上げすることを目的としたものであると同時に、それぞれの前身であった EC 指令 2004/17 (水・エネルギー・交通・郵便分野における調達) と 2004/18 (公共調達一般) をそれぞれ置換する位置付けとされた。この指令を通じて、EU 加盟国各国に対し、EU 全体で統一された公共調達に関する目標を達成するような努力が求められたが、目標達成までの方策や道のりについては、各国の自主裁量に任せられることとなった²¹。

- **EU 指令 2014/24 公共調達一般**…当該指令と EC 規則 1370/2007 の適応対象を整理 (バス・トラムの公共調達は当該指令の対象となるが、バス・トラムのサービス・コンセッション調達については EC 規則 1370/2007 の対象となる。また EC 規則 1370/2007 の対象となる鉄道のサービス・コンセッション調達とサービス契約については、当該指令の適応対象とはならない。)
- **EU 指令 2014/25 水・エネルギー・交通・郵便分野における調達**…同上
- **EU 指令 2014/23 コンセッション契約**…コンセッション調達の定義として以下の様な内容を整理 (長らく定義が無かったことで、EU 市場で混乱が生じていたため、この改善が目的であった)
 - 一組織以上の契約主管組織が特定の作業の実施やサービスの運用・管理を一組織以上の事業者に移譲し、委託事業による対価により組織が利益を得る調達形態のこと(11)
 - 公共契約 (もしくは公共調達。特定の役務やサービスの調達を目的としたもので、借地契約等が代表例) の対となる方式として整理され、主に運用上のリスクを事業者に移譲する場合は「サービス・コンセッション」、それ以外は公共調達で整理される(18)
 - 極端な事務手続きや非効率性を生み出さない主に長期的なインフラや戦略サービスの構築を目的として採用とされ、市場の競争・効率化・イノベーション等に資する (3) 等

これらの指令の主な目的には、調達における公的予算のより効率的な利用や、中小企業の調達への参画、社会的・環境的配慮の反映等が背景としてあった。また前述の EC 規則 1370/2007 及びそれを改訂する EU 規則 2338/2016 との間では一部補完的な関係にあり、例えばバス・トラムのサービス契約は EU 指令 2014/25 の対象となるが、バス・トラムのサービス・コンセッション調達と鉄道のサービス契約とコンセッション調達は、前述の EC 規則 1370/2007 や 2338/2016 の対象となる²²。

²¹ Deloitte (2017), “European Public-Private Partnership transport market September 2017”, Deloitte サイト https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/es/Documents/financial-advisory/Deloitte_ES_FinancialAdvisory-European-PPP-Transport-Market.pdf 2021 年 10 月 16 日閲覧 30 ページ。

²² © European Union, 1995-2020

<EU 指令 2014/23-25 の主な目的²³>

- 公共調達における更なる柔軟性を促進する
- 公共調達に更なる法的安全性を付与する
- 公共調達のプロセスを簡素化する
- サプライチェーン全体に環境面・社会面・労働面の基準などの遵守を求める
- 調達における製品以外の面の要件や、プロセス上の要件を設定する
- 調達において、最も費用対効率の良い入札者（most economically advantageous tender”MEAT”）との契約を徹底する

第2項 欧州の公共交通における主な契約制度

欧州の公共交通調達では、主に以下の様な契約形態が採用されており、それぞれの形態に応じて、より大きなリスクを負う組織が異なるほか、個別のメリット・デメリットも存在している。比較的大きな運賃収入が見込まれる路線については、事業者が意思決定と運賃回収の主体となる契約形態（ネットコスト契約等）の導入が検討できるが、収益が取れにくい路線や自治体の立てた細やかな都市計画への準拠が必要な路線（特にバス等非鉄道モード²⁴）については PTA が主体となる契約形態（グロスコスト契約）が適切な傾向にある²⁵。欧州では近年、鉄道、バスなどの複数モードを一括して契約するケースも増えており、これにより複数モードを跨いだリソースの最適化も可能となっている²⁶。

欧州ではネットコスト契約の割合が多いように見られるものの（例えばドイツの地域鉄道大手 DB Regio の契約の 80%、フランスの地域公共交通契約の 83%等）、ドイツの地域鉄道市場ではグロスコストに転換する動きもあるとの情報があり、また欧州鉄道・インフラ企業コミュニティ（CER）も欧州の鉄道市場では PSO サービス向けの補償が不足している（ネットコスト契約等の PTO 主体の契約では、財政的に賄いきれない部分がある）と指摘している²⁷。また英国ロンドンのバス市場でも、かつてはインセンティブ無しのグロスコスト契約、後にネットコスト契約を導入していたものの、サービス低下などが問題視されたため、1998 年以降は両者のメリットを採用したインセンティブ付きのグロスコスト契約が主流となっている（詳細は 4 節第 5 項目参照）²⁸。

European Union (2019), “The contribution of the rail sector to delivering EU policy priorities at local and regional level”, Publication office of the European Union サイト <https://euagenda.eu/upload/publications/untitled-255027-ea.pdf> 2021 年 10 月 12 日閲覧。

²³ European Union (2019)。

Eltis (2019)。

²⁴ 有識者に対するヒアリングに基づく情報。

²⁵ Nash et al. (2019), “How to liberalise rail passenger services? Lessons from European experience”, リーズ大学 サイト <https://eprints.whiterose.ac.uk/144301/3/Rail%20Competition%20January%202019MarchFinalsubmittedtojournal.pdf> 2022 年 2 月 28 日閲覧 19 ページ。

²⁶ CER (2017)。

²⁷ CER (2017)

²⁸ Graham Currie and Nicholas Fournier (2021), “Good Practice Public Transport Concessions: the Cases of London and Melbourne”, OECD サイト <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/public-transport-concessions-london-melbourne.pdf> 2021 年 10 月 1 日閲覧 13 ページ。

表 1-3 競争入札を基にした主な契約の形態²⁹

契約形態	主な対象	意思決定・ 運賃回収主体	概要	導入事例
グロスコスト 契約 (インセンテ ィブ有・無)	単体・ 複数路 線	PTA (都市計画と の整合性が求 められる)	総費用契約。 ・PTA から事業者に対して、運行に必要な 費用を安定的に支払う形態（運行リス クの大部分は PTA が負う）であるた め、事業者にとっては運行費用を最小 化することが目標となる。 ・一方、利用者を増やす、利便性やサー ビスを改善するなどの事業者側のモチ ベーションが生まれにくい。インセン ティブ（利用者の人数やサービスに改 善が見られた場合に得られる追加報酬 等）を追加する場合、事業者はインセ ンティブ分を増やすため、利用者増進 やサービス改善等に注力する傾向にあ る。	・ドイツ（バス） ・フランス・パリ、ナ ント（バス高速輸送 システム：BRT） ・英国ロンドン（バス） ・スカンジナビア地域 ・フィンランド・ヘル シンキ（鉄道） ・イタリア（鉄道）
ネットコスト 契約	路線網	PTO (ただし契約 で制限が加え られる)	・純費用契約。 ・予想総収入と運行費用の差額を、PTA から事業者に支払う。 ・事業者としては、費用を抑え、収入を 増やすモチベーションが生まれるが、 利用者数の減少等のリスクを事業者側 が負う形態でもある。	・ドイツ（鉄道） ・フランス（大半） ・英国（鉄道、ロンド ン以外の非商業バス 路線） ・イタリア（バス） ・オランダ（大半）

出典 RTM Konsult³⁰、国土交通政策研究所³¹、JETRO³²、欧州鉄道・インフラ企業コミュニティ
(CER)³³、交通開発政策研究所³⁴の資料、有識者へのヒアリング等を基に作成

なお前述のとおり、EC 規制 1370/2007 によって、バス（短・長距離）と鉄道のサービスの契約期間はそれぞれ 10 年と 15 年を超えてはならないと定められている（鉄道サービスの直接契約の場合は、契約期間は 10 年を超えてはならない）。ただし、例外的に延長が可能な場合があり、例えば事業者が契約の中でインフラや車両等への大規模な投資も行う場合や僻地へのサービス提供の場合、コロナ禍の様な緊急時等が事例として挙げられる。

契約形態と期間との関係について、英リーズ大学の研究者らによれば、グロスコスト契約は収益が上げにくく、また自治体の道路や土地利用計画に沿ったサービス提供が求められる路線への導入が望ましいため、契約期間が短期間である方が理にかなっている可能性がある

²⁹ その他、LRT や BRT 等の専用のインフラを整備する公共交通において、PTA が交通インフラの所有権を維持したまま、事業者にインフラ上での運行を委託する形態。収益は事業者が得ることができるため、事業者にとっては費用の最小化と収入最大化が目標となる契約形態（コンセッション契約）がある（例：・フランス・ルーアンの BRT、英国の LRT）。

³⁰ RTM Konsult (2016), “Public transport regulation and contract models”, Docplayer サイト
<https://docplayer.se/22355747-Public-transport-regulation-and-contract-models.html> 2021 年 10 月 24 日閲覧。

³¹ 国土交通省 国土交通政策研究所 (2015), “地域公共交通における競争入札制度に関する調査研究 中間報告書 ～ヨーロッパの事例研究～”, 国土交通政策研究所サイト

<https://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/pdf/kkk2015local.pdf> 2021 年 10 月 28 日閲覧。

³² ジェトロ・ニューヨーク事務所 (2018), “米国主要州における PPP 運用状況に関する調査”, ジェトロサイト
[https://www.jetro.go.jp/ext_images/ Reports/02/2018/7be91434db1945e2/ny20180314_mic.pdf](https://www.jetro.go.jp/ext_images/Reports/02/2018/7be91434db1945e2/ny20180314_mic.pdf) 2021 年 10 月 23 日閲覧。

³³ CER (2017)。

³⁴ 交通開発政策研究所 (2017), “BRT Planning Guide: 13.2BRT Operating Contract Types”
<https://brtguide.itdp.org/branch/master/guide/business-structure/brt-operating-contract-types> 2022 年 2 月 28 日閲覧。

という。これはサービスの導入を始めた後に思うような成果が出なかった場合や、廃線・予算停止等となった場合でも、早めに契約が終了するため、次の契約から調整を加えることができるためである。他方で、収益が得やすい路線網に導入される傾向にあるネットコスト契約では、入札方法や委託方法に配慮すれば、契約期間が長期間であっても、効果的な運用が可能と想定される³⁵。以下の表では、本調査で判明したドイツ、フランス、英国のそれぞれのモードと契約形態ごとの契約期間の目安をまとめる。

表 1-4 独・仏・英における公共交通の契約期間目安（モード、契約形態ごと）

モード	国・地域（モード、契約形態）	契約期間目安
鉄道 （最大 15 年）	ドイツ（ネット）	10 年
	フランス	最大 10 年（フランス国鉄（SNCF）との直接契約の場合、ただし今後は市場開放へ）
バス・非鉄道 （バスは最大 10 年）	ドイツ（バス、グロス）	2～10 年
	フランス（都市交通、ネット）	少なくとも 7 年
	英国・ロンドン（バス、グロス）	5 年（成果によって 2 年延長可）
	英国（ライトレール、コンセッション）	30 年以上（99 年という事例も）

出典：本報告書の第 2 節以降の情報を基に作成

CER の 2017 年の報告書では、欧州各国の鉄道サービス PSO 契約の契約期間の目安が示されている。青は最短期間を指しており、赤は最長期間を指している。最長期間は EC 規則 1370/2007 に沿って 15 年を超える国はないものの、最短期間は国により様々である。CER によれば 2005 年以降、契約期間のトレンドに大きな変更があり、当時は 1 年等の短期間で契約を締結していた国も多かったが（主に各年度の政府予算拠出に準じていたためとみられる）、近年ではサービスの質改善を目的とし、より長い期間の予算組みを事前に行い、複数年の契約を結ぶ事例が増えているという³⁶。

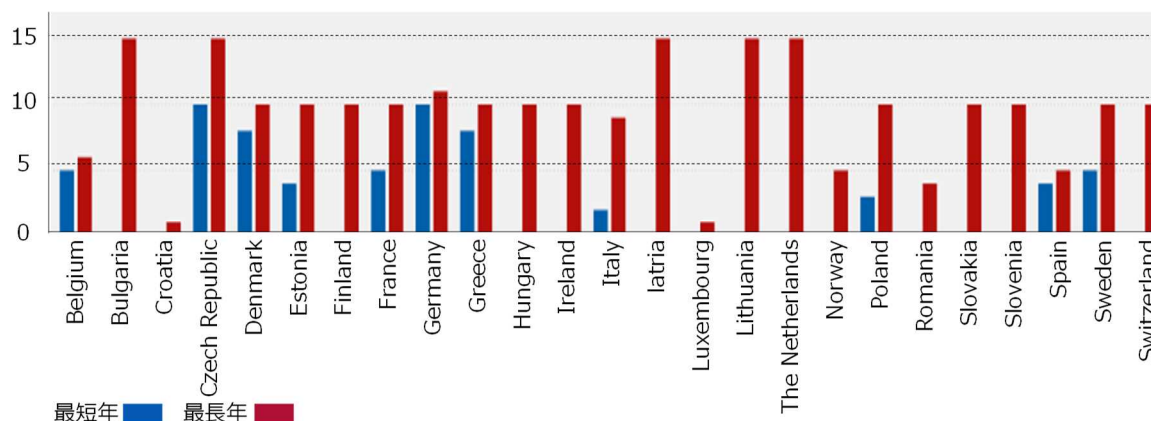


図 1-1 EU 各国の鉄道サービス PSO 契約の期間目安³⁷

³⁵ Nash et al. (2019)。

³⁶ CER (2017)。

³⁷ CER (2017)。

第3項 SUMP との関連

公共調達は EU 全体の GDP の約 16%（2016 年時点）を占めることから、持続可能な都市交通の整備を目指す SUMP の枠組みにおいて議論されるトピックの一つとなっている。公共調達を通じて地域の交通需要を満たす調達が行われる必要があるほか、近年は特に環境への配慮の観点から、革新的且つグリーンな製品やサービス、ビジネスモデル（例えば低排出車両やシェアリング等）を導入する動きが加速しており、考慮すべき要素として取り上げられている。各都市や自治体は予算の制限を考慮する必要があるが、同時に調達する製品やサービスの質も確保する必要がある、この 2 つのバランスが重要となる。Eltis の 2019 年の報告書では、SUMP 関連概念を公共交通調達に反映した場合の留意点として、以下の 8 つが取り上げられている³⁸。

<SUMP 関連概念を公共交通調達に反映した場合の留意点³⁹>

① 機能的都市の実現に向けた持続可能なモビリティ計画

すべての公共交通調達は、機能的都市地域（functional urban area）全体の発展を考慮したものである必要があり、一部の自治体などを対象としたものであってはならない。利用者を惹きつけるとともに、低排出交通を実現するには、地域全体の交通サービスの地域間の継続性やモード間の接続性、交通インフラの整備、チケット販売システムの設置等を行う必要があり、これには地域規模での計画検討と交通分析が必要となる。

② 長期的ビジョンと明確な実施計画の策定

調達や投資に係る決定は、地域の交通システム開発の優先度を定義するものとなる。インフラや関連技術（電動バス、充電施設など）に関する選択は、短・中期的には変更が難しい、長期的な交通システム開発の方向性を定めてしまう。調達に関する長期的なビジョンの設定は、SUMP 目標の達成の前提条件であり、またそれに合わせた明確な実施計画の策定も必要となる。計画には、自治体や地域レベルの機関、官民交通事業者等の役割を定義し、また投資・運用費用や潜在的な収入の見通し等を記載することが望ましい。

③ 現在と将来のパフォーマンス評価

適切な公共交通調達は、製品もしくは機能を通じて、求められている特定の要件を達成する必要がある。調達の最低要件を定める際には、様々な技術ソリューションやイノベーションのほか、それぞれの機能的都市地域の都市交通システムの現在・将来のパフォーマンス（交通需要・供給等）、SUMP 目標（公共交通のモーダルシェア、自転車ネットワークの長さ、電動バスのシェア等）等を考慮する必要がある。

④ すべての交通モードの統合

調達を通じて交通モードを統合することが可能だが、こういった視点で最も重要なのは公共交通サービス契約である。公共交通サービス契約を通じて、公共交通ネットワーク全体で統合されたチケット販売システムを整備したり、バス停やトラム駅などにシェアサービスを導入し、ラストマイルの交通手段を整備することができる。

³⁸ Eltis (2019)。

³⁹ Eltis (2019)。

⑤ 組織横断的な連携

調達を行うことにより、交通計画の策定を担当する部署だけでなく、事務・法務手続きに精通した各都市の財務部門や調達担当部門、技術スタッフ等とも連携する機会が生まれる。そのため、欧州委員会は独立した評価委員会を設置し、プロジェクト管理、調達、法務、財務、技術、監査、その他の手続を評価できるような体制を整備することを勧めている。

⑥ 市民や関連ステークホルダーによる関与

持続可能な公共調達を行うには、事前に市場の状況調査や、事業者コミュニティとの連携を通じて、求められる要件や調達プロセスを確認することが重要である。具体的に何を調達するかの判断を行う前に、公共交通当局は関連した製品、サービス、業務等についての理解を深める必要がある。事前の市場調査・分析を行うことで、調達に最も適した要件、仕様、入札手順を構築することができる。こういったプロセスには、民間企業や市民等とのステークホルダーを巻き込むことが重要であり、そうすることで当局が把握していなかった新しいソリューションや要件を特定することが可能である。

⑦ モニタリングや評価基準の設定

タイムリー且つ適切なモニタリングは、コンプライアンスを満たし、受託した事業者やサービス提供者のパフォーマンスを維持する上で重要となる。モニタリングの方法には、事業者による証拠資料の提出、当局による査察や調査、専門の第三者機関による分析等がある。調達の目的やモニタリング業務の複雑度に合わせて、これらの方法を使い分けることが重要となる。また公共交通調達に対しては、複数の欧州規制がモニタリング要件を定めている。

⑧ サービス品質確保

持続可能な調達を実現するには、製品・サービスの品質の確保が不可欠である。サプライチェーン全体を通じた、高い社会・環境水準を設定すべきであり、調達のすべてのステップが公共交通当局のデューデリジェンスの対象である必要がある。

第2節 ドイツ

ドイツの地域公共交通システムは、1990年代に導入された各種法制度により、近距離鉄道システムの管轄権限が連邦政府から州政府に移管された。バスやトラム等、鉄道以外の地域交通モードに関しても、州政府は、整備計画、予算拠出及び調達契約等、都市交通政策の行政実務を担う当局を指名する権限がある。州政府は、このような任務を全うするために、EU 規制や連邦法に遵守する形で、独自の法律を定めている。基本的に、地域鉄道輸送に関しては州の管轄下にあり、州に任命された地域鉄道機関が PTA として機能している。一方で、郡内・市内の交通に関してはそれぞれの自治体が当局となる。また、後述の運輸連合が自治体や交通事業者により多様な形態で結成され、域内の運賃統一、運行ダイヤの調整や、上記委任機関としての任務など、様々な役割を担っている。地域鉄道に関しては、機能しており、運輸連合が、地域鉄道機関の機能も兼ねている場合もある。

第1項 公共交通の現状

新型コロナウイルス流行の影響で、2021 年上半期にドイツのバス・鉄道の定期旅客輸送

サービスを利用した乗客の数は、前年同期に比べて大幅に減少した。同国の連邦統計局（Destatis）の発表によると、乗客数は 2020 年上半期に比べて 18%減少し、約 35 億人であった。特に長距離輸送サービスの乗客数が大幅に減少し、長距離鉄道の乗客数は 2020 年上半期に比べて 34%減の 2,800 万人、長距離バスの乗客数は 92%減の 30 万人であった。一方で、定期旅客輸送サービスの 99%を占める地方公共交通サービスについては、2021 年上半期の乗客数は前年同期比の 17%減で留まった。特に、郊外路線を含むローカル線の乗客数は 6 億 8,000 万人で、前年同期に比べて 24%の減少、トラムの乗客数は 11 億人で 23%減であった。地域バスサービスの乗客については約 10%減の 19 億人弱とされている。全体として、定期便の乗客数は、新型コロナウイルスの影響を受けていない 2019 年と比べて、2021 年上半期は 42%、2021 年第 2 四半期は 38%減少した⁴⁰。

2021 年上半期全体の乗客数減少は、専ら 2021 年第 1 四半期に起因するものである。2021 年の第 1 四半期全体が新型コロナウイルスの影響を受けたのに対し、2020 年においては 3 月まで大きな影響がなかった。そのため、2021 年第 1 四半期に定期的なバスと鉄道の利用者数は、前年同期比で合計 39%減少した（市内交通：38%減、長距離交通：67%減）。一方、バスとトラムに関しては、コロナ禍の第 1 波が発生した 2020 年第 2 四半期よりも、2021 年第 2 四半期の方が利用者が多かった。2021 年第 2 四半期は、バスとトラムの定期便を利用した乗客数が前年同期比で合計 20%増加した（市内交通：20%増、長距離交通：51%増）⁴¹。

ただし、これらのデータは実態を反映していないという指摘があり、今後修正される可能性もある。連邦統計局によれば、ドイツ国内における自動乗客カウントシステムの普及率はまだ低く、またコロナ禍で交通事業者による乗客数調査が十分に行われなかったこと等がデータの精度を下げる原因となっている。同局は、実際の乗客数の減少は既存のデータより深刻だったとみており、特に平常時も乗客数のデータ精度が低めの地域バスサービスでそれが顕著なのではないかと推測している⁴²。

表 1-5 ドイツの 2021 年上半期における定期交通便（バス、鉄道）の利用動向

交通手段		乗客数		輸送距離	
		単位：百万人	前年同期比（%）	単位：百万旅客キロ	前年同期比（%）
長距離	鉄道	28.0	-34	7,802	-34
	バス	0.3	-92	75	-92
	合計	28.3	-38	7,877	-39
地域	鉄道	680	-24	12,251	-31
	トラム	1,136	-23	4,860	-23
	バス	1,854	-10	13,301	-6
	合計	3,461	-17	30,412	-21
定期便	全体	3,490	-18	38,289	-25

出典：ドイツ連邦統計局の資料⁴³を基に作成

⁴⁰ Statistisches Bundesamt (2021), “18 % weniger Fahrgäste in Bussen und Bahnen im 1. Halbjahr 2021”, Statistisches Bundesamt サイト。

https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/09/PD21_444_461.html 2022 年 2 月 14 日閲覧。

⁴¹ Statistisches Bundesamt (2021)。

⁴² Statistisches Bundesamt (2021)。

⁴³ Statistisches Bundesamt (2021)。

表 1-6 ドイツの 2021 年第二四半期における定期交通便（バス、鉄道）の利用動向

交通手段		乗客数		輸送距離	
		単位：百万人	前年同期比（％）	単位：百万旅客キロ	前年同期比（％）
長距離	鉄道	16.7	51	4,778	54
	バス	0.3	32	72	36
	合計	17.0	51	4,850	54
地域	鉄道	370	30	6,849	24
	トラム	603	14	2,556	11
	バス	952	20	6,773	21
	合計	1,814	20	16,178	21
定期便	全体	1,831	20	21,028	27

出典：ドイツ連邦統計局の資料⁴⁴を基に作成

第2項 地方制度

ドイツは連邦国家であり、16 州（Land）によって構成されている。多くの権限が州に移譲されており、各州は独自の憲法と法律で定められた範囲内で独自の行政権を有している⁴⁵。さらに、州を構成する行政区分として、294 の郡（Landkreise）と 107 の郡独立市（Kreisfreie Stadt）、及び 1 万 1,014 の基礎自治体・市町村（Gemeinde、地方自治体）がある（2018 年末時点）⁴⁶。ドイツの憲法では、地方自治体及び郡は、州の組織機関に属していると思なされているが、実務及び機能面から、多くの公共政策を実行する基礎自治体は 3 層目を構成している。地方自治体は憲法によって、「法律の定める範囲内で、責任の取れる範囲で全ての地方自治の問題を統制する」権利を有している⁴⁷。

第3項 地域公共交通事業に関する法律・規制

ドイツの都市部・郊外を含む地域公共交通事業は、その義務や権限を有する州の州法に基づいて各地域の公共交通網の整備や運営が実施されているが、大枠の規定は連邦法が統括している。以下の表に、地域公共交通事業に関わる主な連邦法を示す。

表 1-7 ドイツにおける地域公共交通事業に関わる主要連邦法

	法律名	概要・目的	施行年
事業法	旅客輸送法 (Personenbeförderungsgesetz : PBefG)	民間事業者によるバス、トラム、地下鉄、タクシー等、一般鉄道法で規定されない陸上公共交通サービス（主に都市間鉄道）を規制する法律 ⁴⁸ 。都市・郊外鉄道や地域鉄道等のローカル鉄道の定義については、移動距離 50km 以内、移	1964

⁴⁴ Statistisches Bundesamt (2021)。

⁴⁵ © European Union, 1995-2021

Division of powers (n.d.), “Germany”, Division of powers サイト

<https://portal.cor.europa.eu/divisionpowers/Pages/Germany-Introduction.aspx> 2021 年 10 月 24 日閲覧。

⁴⁶ Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch (2019), “Statistisches Jahrbuch 2019 - Kapitel 2

Bevölkerung, Familien, Lebensformen”, DESTATIS サイト

<https://www.destatis.de/DE/Themen/Querschnitt/Jahrbuch/jb-bevoelkerung.pdf> 2021 年 10 月 14 日閲覧。

⁴⁷ ドイツ連邦司法省 (n.d.), “Basic Law for the Federal Republic of Germany”, ドイツ連邦司法省サイト

https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_gg/ 2021 年 10 月 13 日閲覧。

⁴⁸ Astrid Karl (2017), “Commercial Services in German local public transport”, world transit research サイト

<https://core.ac.uk/download/pdf/212691315.pdf> 2021 年 10 月 19 日閲覧 2 ページ。

	法律名	概要・目的	施行年
		動時間 1 時間以内と定めている。連邦政府からの補助金という形で、学生や高齢者、障害者向けの運賃値引きを規定している ⁴⁹ 。EC 規則 1370/2007 に基づき 2013 年に改正、さらに 2021 年 4 月の改正でモビリティデータの処理やシェアードエコノミーに関する規定を追加。	
	一般鉄道法 (Allgemeine Eisenbahngesetz : AEG)	ドイツの公共交通関連法の土台となった法律。元々は営利目的と公共サービスのそれぞれの定義や、短距離と長距離の鉄道サービスのそれぞれのサービスを分ける役割を担っていた。ドイツ国内で運用されている鉄道について、ライセンス付与、鉄道インフラへのアクセス、アクセス費用及び運行数等に関する一般的なフレームワークを確立し、規制当局の権限を規定している ⁵⁰ 。	1951
	鉄道新秩序法 (Eisenbahnneuordnungsgesetz : ENeuOG)	上記 AEG と PBefG の修正版として 1993 年に制定され、運輸市場の自由化の一步目として、契約への競争に民間企業の参入を可能にした法律 ⁵¹ 。公共交通サービスを運営する公営企業 (ドイツ鉄道等) に対し、民間事業者の運用向けにインフラを貸し出すようにも求めている ⁵² 。	1994
	公共近距離旅客輸送の地域化に関する法律 (通称、地域化法) (Regionalisierungsgesetz : RegG)	東西ドイツの統合による鉄道事業の再編において、地域公共交通機能の責任主体を連邦政府から州政府に移行し ⁵³ 、州政府が近距離公共交通 (主にインフラ以外の運営費) に使用できる資金を分配することを定めた法律 ⁵⁴ 。またこの法律を通じて、州から運輸連合や地元当局への業務委任が行われ、運輸連合の創設を促すきっかけとなった ⁵⁵ 。(EC 規則 1370/2007 に基づき 2013 年に改正)	1996
補助・助成	地域交通助成法 (Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden : GVFG)	自動車交通の過剰状態を解消するため、移動需要を公共交通に振り向けるとする指針を実現するため、連邦予算 (鉱油税収) を各地域の公共交通向け (当初はインフラのみ、後にバスや鉄道の運営まで拡大) に配分する目的で策定され	1971

⁴⁹ Martha Koch and Gregory L. Newmark (2016), “Legislating Transit “Coopetition” Privatization and Planning Devolution in Germany”, DocPlayer サイト <http://docplayer.net/179290864-Legislating-transit-coopetition.html> 2021 年 10 月 10 日閲覧。

⁵⁰ The world bank (2021), “General Railway Law and Railway Infrastructure Usage Regulations”, The world bank サイト <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/general-railway-law-and-railway-infrastructure-usage-regulations> 2021 年 10 月 23 日閲覧。

⁵¹ Martha Koch and Gregory L. Newmark (2016)。

⁵² Martha Koch and Gregory L. Newmark (2016)。

⁵³ Martha Koch and Gregory L. Newmark (2016)。

⁵⁴ ドイツ連邦司法省 (n.d.a), “Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) § 4 Gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen”, ドイツ連邦司法省サイト https://www.gesetze-im-internet.de/regg/_4.html 2021 年 10 月 23 日閲覧。

⁵⁵ Martha Koch and Gregory L. Newmark (2016)。

	法律名	概要・目的	施行年
		た ⁵⁶ 。	
	共同任務及び財政補助の解消に関する法律（通称、解消法）（Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen : EntflechtG）	上記 GVFG をコントロールする法律、2007～2019 年に公共交通インフラ向けの補助金を分配（2019 年末に失効）	2007
調達・契約	競争制限禁止法（Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen : GWB）	ドイツの独占禁止法であり、1999 年に施行された改正版に公共調達の入札者の保護が追加された ⁵⁷ 。	1958
	公共調達法（Vergabeverordnung : VgV）	上記 GWB 下の公共契約締結の際と公共契約主体による入札の組織化の際に従うべき手順を規制した法律 ⁵⁸ 。	2016

出典 複数の公開文献を基に作成

以下、これらの連邦法のうち、特に地域公共交通サービスに関連の深い旅客輸送法（PBefG）、地域交通助成法（GVFG）、解消法（EntflechtG）及び地域化法（RegG）の概要を示す。

1) 旅客輸送法（PBefG）

旅客輸送法（Personenbeförderungsgesetz : PBefG）⁵⁹は、鉄道を規制する一般鉄道法で規定されない陸上交通に関する法律であり、トラム、地下鉄、近距離鉄道、トロリーバス、バス、自動車等を活用して有償で提供される公共交通サービスが対象となっている（第 1 条、第 4 条）。同法は 9 つの部で構成されており、第 1 部は総則、第 2 部（第 9～27 条）は事業者の認可についての詳細規程、第 3 部にはトラム、トロリーバス及び自動車による定期運転、並びに自動車による不定期運転について、道路の使用許可に関することや時刻表に関することなど、それぞれの交通モードに特有の規定の他、定期券を使用する利用者のサービス利用に対して事業者を支払う補償に関する規定が含まれている（第 45 a 条）。第 4 部は国境を超える場合の規定（第 52～53 条）、第 5 部は監督と調査の権限についての規定であり、監督は州政府によって任命される当局と定めている（第 54 条）。

地域公共交通に関しては、第 8 条における地域公共交通における輸送サービス促進と利益の確保（§ 8 Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr）において、近距離旅客輸送の定義及び都市交通計画の策定と実行、それを履行する任務担当者についての規定がされている。

⁵⁶ Martha Koch and Gregory L. Newmark (2016)。

⁵⁷ Bundeskartellamt (n.d.), “Legislation”, Bundeskartellamt サイト https://www.bundeskartellamt.de/EN/AboutUs/Bundeskartellamt/legislation/legislation_node.html 2021 年 10 月 15 日閲覧。

⁵⁸ Busse & partner (n.d.), “TENDERS AND VGV PROCEDURES”, Busse & partner サイト <https://www.busse-partner.com/en/project-management/tenders-and-vgv-procedures/> 2021 年 10 月 13 日閲覧。

⁵⁹ ドイツ連邦司法省 (n.d.b), “Personenbeförderungsgesetz”, ドイツ連邦司法省サイト <https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/index.html#BJNR002410961BJNE002309119> 2021 年 10 月 21 日閲覧。

- **第8条1～2項：** 公共近距離旅客輸送（Öffentlicher Personennahverkehr：OPNV）の定義とその整備の責任の所在について規定している。ÖPNVは、主に、都市、郊外、または地域の交通需要を満たすことを目的とした、トラム、トロリーバス、及び自動車（バスやタクシー等）による公共交通システムで、概ね50kmまたは1時間以内の移動範囲と定められており（第8条1項）、ドイツにおける都市部、郊外、地域（Regional）の公共交通を意味する。また、タクシーやハイヤーまた、それらの輸送手段を置き換える、もしくは補足するものとして地域公共交通システムに包括されている（第8条2項）。
- **第8条の3項：** 都市交通計画を策定し、その履行を主導する組織として、連邦州が任務担当者（Aufgabenträger）を指定することを定めている。2013年に施行された改正法で、地域交通計画（Nahverkehrsplan：NVP）の具体的な内容が取り上げられ、地域交通計画を策定するプロセスにおいて、任務担当者が都市交通の具体的な要件を精査するように求めている。この要件を精査する際には、気候変動対策や持続可能性、輸送サービスの規模・品質、環境品質、サービス横断的な統合等に配慮するように定められている。また行動が制限されていたり、障害を持つ人々から地域公共交通に対する要望を聞き取り、すべての人々に交通アクセスを提供するため、それらの要望を2022年1月1日までに地域交通計画に反映させることも求められている⁶⁰。

なお、同法は当初1964年1月1日に施行され、複数回の改正を経て現在に至っている。

<2012年に成立し、2013年に施行された改正法>

- ・ EC規則1370/2007に準拠する形で、第8条4項では以前参照していた欧州経済共同体（EEC）規則1191/69への参照をEC規則1370/2007に置き換える修正が行われた⁶¹。
- ・ 地域交通計画（Nahverkehrsplan：NVP）策定の義務も追加され^{62,63}、地域交通計画を策定するプロセスにおいて、任務担当者（主に州や群）が交通サービスの質や量に関する要件やサービス統合のための指針を定義するといった、都市交通の具体的な要件を精査するように求めている。
- ・ 乗合タクシー（Anruf-Sammeltaxen：始発停留所と出発時刻が決まっているが、各

⁶⁰ ドイツ連邦司法省 (n.d.c), “Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

§ 8 Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr”, ドイツ連邦司法省サイト https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/_8.html 2021年10月5日閲覧。

⁶¹ Astrid Karl (2017)

Buzer.de (n.d.), “Änderung § 8 PBefG vom 01.01.2013”, Buzer.de サイト <https://www.buzer.de/gesetz/1381/al36251-0.htm> 2021年10月3日閲覧。

⁶² Buzer.de (n.d.a), “Änderung § 13 PBefG vom 01.01.2013”, Buzer.de サイト <https://www.buzer.de/gesetz/1381/al36255-0.htm> 2021年10月4日閲覧。

⁶³ 地域交通計画は鉄道機構改革の枠組みの中で1996年の旅客運送法で初めて概念が示されたが、その必要性を説明したものであり、例えば8条3項にて「地域交通計画は、交通サービスの範囲やの質、環境の質、交通サービスの統合の仕様を定義する必要がある」といった記載がされている。BMDV (2016), “Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen“, p.66. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung サイト <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/ministerien/bmvi/bmvi-online/2016/bmvi-online-04-16.html> p.66 2022年10月5日閲覧

利用者の目的地に応じ、各目的地の前もしくは停留所まで一定のサービスエリア内を予約に応じ運行する”R-AST”)、フィーダーバス (Zubringerbusse)、市民バス (Bürgerbusse : ボランティアバスドライバーによる定時定路線運行) やコールバス (Rufbusse : 固定ルートで運行するが、乗降があるバス停のみサービス提供する”L-Bus”及び、時刻表に従い基本ルートを運行し、需要に応じて向かう方向にある他の停留所にも停車する”R-Bus”) といった、特定の輸送形態の特徴をすべて満たさない輸送の場合、公共輸送利益に反しない限り、対応する法規定に従い許可を与えることができるようになり (第 2 条 6 項)、また、人口動態の変化の結果として、特に地方で発展しつつある新しい形態の輸送サービスに対応する可能性を免許当局に与えるという、例外的免許規定から包括的規定へ変更した⁶⁴。

<2021 年 4 月に改正法が成立し、2021 年 8 月以降順次施行される>⁶⁵

- ・旅客運送法の適用範囲を商業運行として運行するトラム、トロリーバス、自動車による旅客運送 (第 1 条 1 項) に加え、モビリティプラットフォームによる運送契約の仲介 (第 1 条 3 項) ⁶⁶と規定。
- ・事業者及びモビリティプラットフォームの仲介業者は、ITS 法に基づく国家アクセスポイント (National Access Point) に対応したデータ提供の義務 (第 3a~c 条) 盛り込まれた。
- ・定期運行のデマンド交通 (Linienbedarfsverkehr : 定められた地域内の特定乗降場所と一定の運行時間との間で、事前の予約により経路をその都度設定して運行するサービス。第 44 条)、Gebündelten Bedarfsverkehr (不定期運行のデマンド交通 : 類似の経路に沿った複数の利用者の予約を取りまとめ運行するサービス。第 50 条)、ハイヤー (Verkehr mit Mietwagen : 利用者の目的、目的地および順序を決め運行する乗用車による旅客輸送で、タクシーや不定期運行のデマンド交通でないもの。アプリが仲介するものもここに含む。第 49 条 4 項) の規定といった、シェアードエコノミーに対応するための規定が取り込まれた。

2) 地域交通助成法 (GVFG)

地域交通助成法 (Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden : GVFG) ⁶⁷は、1971 年に旧西ドイツで制定された地方の交通状況を改善するための補助金を配分するための法律 (第 1 条) である。連邦税であった鉱油税の増収分を地方の道路整備及び公共交通インフラ整備に目的を限定して配分することで州の恒久財源を確保し、インフラ整備を促すことを目的としていた。当初は道路整備に 60%、地域公共交通機関の整備に 40%を配分することとなっていた。同法において対象

⁶⁴ BMVI (2016) “Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen” Section 4.5 pp.67-76

⁶⁵ Buzer.de (n.d.b), “Artikel 1 - Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts (PBefRMoG k.a.Abk.)”, Buzer.de サイト <https://www.buzer.de/gesetz/14584/a269576.htm> 2021 年 10 月 17 日閲覧。

⁶⁶ 乗用車を利用する場合、無料の場合又は 1km あたり連邦旅行費用法 (Bundesreisekostengesetz: BRKG) 第 5 条第 2 項に基づく金額 (1km あたり 30 セント) を超えない際には本法は適用されない

⁶⁷ 正式名称 : Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (BGBl. 1971 I S. 239) (市町村の交通事情を改善するための連邦政府の財政補助に関する法律)
ドイツ連邦司法省 (n.d.d), “Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG)
§ 2 Förderungsfähige Vorhaben”, ドイツ連邦司法省サイト https://www.gesetze-im-internet.de/gvfg/_2.html 2021 年 10 月 26 日閲覧。

とする使途が指定されており、公共交通分野では、「鉄道の電化」、「鉄道の輸送能力強化」、「路面電車・高架鉄道・地下鉄・非連邦所有鉄道の交通路の建設・改良」及び「バスターミナルや交通上重要な乗換施設の建設・改良」などが対象とされていた⁶⁸。

なお、元々はインフラへの補助のみを対象としていた GVFG だったが、1987 年と 1992 年の改正を受けて、バスおよび鉄道の車両の整備などにも利用が可能となった。また財源は連邦税収のままであったが、助成金の分配方法の決定権限が徐々に連邦政府から州政府に移るようになっていった⁶⁹。

GVFG に基づく補助は、2006 年の第一次連邦制改革に伴い終了し、新たに成立した「解消法（Entflechtungsgesetz : EntflechtG）」（次項参照）に基づく代替措置に置き換えられた⁷⁰。それまで実際に補助対象とされていたのは、主に「州プログラム（Landesprogramme）」と呼ばれる小規模の輸送プロジェクトで、同法による補助金の約 8 割を占めていた⁷¹。その他、GVFG では 2030 年までの期限付きで環境対応を目的とした一部の鉄道インフラ向けの補助金が連邦から州政府に分配されている（第 2 条）⁷²。

3) 共同任務及び財政補助の解消に関する法律（EntflechtG）

共同任務及び財政補助の解消に関する法律（Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen : EntflechtG）（通称、解消法）は、上述した GVFG をコントロールする形で、同法律の施行日である 2007 年 1 月 1 日から 2019 年 12 月 31 日まで、地域交通関連のインフラ整備関連の補助金を州政府に分配することを定めた（第 1 条⁷³）。

この時限的な補償措置は、地域交通関連予算に関する州の権限を保証すると同時に、必要なインフラ整備が継続的に行われることを担保した。元来、補助金の用途は交通インフラへの投資に限定されていたが、2013 年の改正により、補助金の使途目的の詳細な規定が排除され、「投資」であれば使用可能とされたため、交通インフラ以外の設備への投資も合法となった。ただし、このような使途の制限がなくなったものの、州政府の多くは、同法に従って分配される資金は輸送分野への投資に充てることを定めた州法を制定している（ザクセン州とメクレンブルク=フォアポンメルン州を除く）。また 2013 年の改定では、制定当初明記されていなかった 2014 年から 2019 年までの補助金に関して、以前と同等水準の補助金の分配が定められた⁷⁴。

同法は予定どおり 2019 年末に失効し、補助金の分配は終了した。同法に基づいて分配さ

⁶⁸ MOBILIKON (n.d.), “Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)”, MOBILIKON サイト <https://www.mobilikon.de/instrument/gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-gvfg> 2021 年 10 月 17 日閲覧。

⁶⁹ Martha Koch and Gregory L. Newmark (2016)。

⁷⁰ 高峯 康世(2015), “諸外国における地域公共交通補助制度—ドイツ・フランス・英国の事例から”, 国立国会図書館デジタルコレクションサイト https://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_8941425_po_076804.pdf?contentNo=1 2021 年 10 月 21 日閲覧 3 ページ。

⁷¹ MOBILIKON (n.d.) 。

⁷² ドイツ連邦司法省 (n.d.d)。

⁷³ 本法には地域交通の改善の他に教育関連の予算の補填も含まれているが、本稿においては交通についてのみ扱う。

⁷⁴ Die Verkehrs-unternehmen (n.d.), “ZWECKBINDUNG”, Die Verkehrs-unternehmen サイト <https://www.mobi-wissen.de/Finanzierung/Zweckbindung> 2021 年 10 月 16 日閲覧。

れた補助金は合計 13 億 3550 万ユーロであった⁷⁵。2020 年以降は同法に基づく分配は無くなったものの、予算の不足分を補うため、連邦政府は連邦売上税を財源とする補助金を引き続き州に分配している⁷⁶。この補助金に関して、連邦政府は、交通インフラへの投資に割り当てるように奨励しているが、使途の決定に関する権限は州政府にあり、連邦政府が干渉することはできない⁷⁷⁷⁸。

4) 公共近距離旅客輸送の地域化に関する法律 (RegG)

公共近距離旅客輸送の地域化に関する法律 (Regionalisierungsgesetz : RegG) (通称、地域化法) は、1991 年の東西ドイツ統一に伴い、旧西ドイツのドイツ連邦鉄道 (Deutsche Bahn : DB) と旧東ドイツのドイツライヒ鉄道 (Deutsche Reichsbahn : DR) を合併し、同鉄道を民営化するという鉄道改革の一環として成立した。同法の下、国有鉄道の DB が各都市に所有していた近距離旅客輸送を分離し、各州に譲渡すると同時に、地域公共旅客輸送の責任は連邦政府から州政府へと移管されることになった。このような権限の移譲に伴う財政負担を巡り、連邦政府と州政府との交渉の結果、連邦政府が州政府に資金を配分することで合意した⁷⁹。同法の目的は、地域公共交通機関を効率化するための計画策定、組織化及び資金調達を実施するための責任を統括することであり、その詳細は州が規制することと定められている (第 3 条) ⁸⁰。

同法は 2013 年、EC 規則 1370/2007 に準拠する形で改正された。具体的には、第 4 条では十分な地域公共交通サービスの維持のために、従来、EU/EC 規則 1191/6918 及び 1893.91 を参照することとしていたが、これを廃止し EC 規則 1370/2007 を参照することと修正されている。本項目では州法により定められた機関が地域公共交通サービスの責任を負う旨が明記されている⁸¹。

第4項 交通事業の運営概況・事業主体

ドイツにおける地域公共交通の主管組織は、大きく分けて地域鉄道とその他 (都市鉄道・非鉄道モード) によって異なり、前者は地域鉄道機関 (SPNV-Aufgabenträger) が運営を主導しており、後者は運輸連合が主管組織を担っていると考えられる。以下の図は、地域鉄道機関と運輸連合の属性を比較したものである。

⁷⁵ Buzer.de (n.d.c), “§ 3 - Entflechtungsgesetz (EntflechtG)”, Buzer.de サイト

<https://www.buzer.de/gesetz/7351/a145016.htm> 2021 年 10 月 12 日閲覧。

⁷⁶ Die Verkehrs-unternehmen (n.d.a), “ENTFLECHTUNGSGESETZ”, Die Verkehrs-unternehmen サイト

<https://www.mobi-wissen.de/Finanzierung/Entflechtungsgesetz> 2021 年 10 月 10 日閲覧。

⁷⁷ Mittelabruf aus GVFG-Bundesprogramm”, ドイツ連邦議会サイト (アーカイブ)

https://www.bundestag.de/webarchiv/presse/hib/2020_06/703326-703326 2021 年 12 月 22 日閲覧。

⁷⁸ MOBILIKON (n.d.)。

⁷⁹ 高峯 (2015), “諸外国における地域公共交通補助制度—ドイツ・フランス・英国の事例から—”, 国立国会図書館サイト https://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_8941425_po_076804.pdf?contentNo=1 2022 年 3 月 17 日閲覧。5 ページ。

⁸⁰ ドイツ連邦司法省 (n.d.e), “Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) § 3 Regionalisierung”, ドイツ連邦司法省 サイト https://www.gesetze-im-internet.de/regg/_3.html 2021 年 10 月 19 日閲覧。

⁸¹ Buzer.de (n.d.d), “Änderung § 4 Regionalisierungsgesetz vom 01.01.2013”, Buzer.de サイト

<https://www.buzer.de/gesetz/2843/al36944-0.htm> 2021 年 10 月 31 日閲覧。

表 1-8 地域鉄道機関と運輸連合の比較

	地域鉄道機関 (SPNV-Aufgabenträger) ⁸²	運輸連合 (Verkehrsverbünde) ⁸³
主なモード	鉄道	鉄道、バス、トラム、フェリーなど
管轄地域	地域鉄道ネットワーク	都市・地域の交通ネットワーク
数	27	約 60
主な連携先	州政府、鉄道事業者など	地方自治体、各種交通事業者など
組織の種類・体制	鉄道事業者、運輸連合など	地元の公共交通事業者の連合（多くは有限責任会社の形態をとっている） ⁸⁴
例	・バイエルン鉄道（BEG） ・上エルベ運輸連合（VVO） ・ハンブルク運輸連合（HVV）	・ライン＝ルール運輸連合（VRR） ・上エルベ運輸連合（VVO） ・ハンブルク運輸連合（HVV）
加盟組織例	基本は単独組織が対応しているためなし（ただし、一つの事業者や運輸連合が地域鉄道機関として機能している場合がある）	・DB Regio AG（ドイツ鉄道の子会社） ・Dresdner Verkehrsbetriebe AG（DVB、地域交通会社） ・Verkehrsgesellschaft Meißen mbH（マイン郡でバスとフェリーサービスを運営する近郊交通会社）
連邦レベルの代表組織	連邦地域鉄道輸送協会（Bundesverband SchienenNahverkehr）	公共交通当局による連邦ワーキンググループ（ÖPNV-Aufgabenträger、BAG ÖPNV） ⁸⁵
予算	組織によって、政府出資か官民共同出資の形態をとっている	
創設開始	1996 年（鉄道交通の地域化以降）	1965 年（最初の連合は HVV）
主な役割	1. 直接契約や競争入札等の契約事務を主導する（ただし例外あり） 2. 地域鉄道ネットワークを計画し、必要なサービス基準を設定する 3. 地域鉄道サービス基準に関係する（州もしくは国の）基金プログラムを監督する	1. 運賃や時刻表について設定・調整する 2. 短距離輸送システムのインフラを整備する 3. 関連調達を主導する 4. 事業者間の予算・利益配分を主導する 5. マーケティングを主導する 6. MaaS システムや、近郊地域でのタクシー、シェアリングバイク、車といった公共サービス以外のモードを調整する
備考	一部の運輸連合は、地域鉄道機関としても機能している（例、HVV や VVO）	RegG によって運輸連合の設立が促された。

⁸² Bundesverband SchienenNahverkehr (n.d.), “Unsere Mitglieder”, Bundesverband SchienenNahverkehr サイト <https://www.schienennahverkehr.de/ueber-uns/unsere-mitglieder/> 2021 年 10 月 15 日閲覧。

SACHSEN-ANHALT (n.d.), “Ministerium für Infrastruktur und Digitales”, SACHSEN-ANHALT サイト <https://mlv.sachsen-anhalt.de/themen/nahverkehr/aufgabentraeger-des-oeffentlichen-personennahverkehrs/#c200994> 2021 年 10 月 13 日閲覧。

LNVG (n.d.), “SPNV”, LNVG サイト <https://www.lnvg.de/spnv> 2021 年 10 月 13 日閲覧

Sachsen.de (n.d.), “Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Sachsen”, Sachsen.de サイト <https://www.verkehr.sachsen.de/923.html> 2021 年 10 月 10 日閲覧。

⁸³ ドイツ鉄道 (Deutsche Bahn : DB) (n.d.), “Verkehrsverbünde”, ドイツ鉄道サイト

<https://www.bahn.de/p/view/angebot/verbuende/index.shtml> 2021 年 10 月 21 日閲覧。

⁸⁴ ドイツ鉄道 (n.d.a), “FAQ zu Verbundtickets”, ドイツ鉄道サイト

https://www.bahn.de/p/view/angebot/verbuende/verbundtickets-faq.shtml?dbkanal_007=L01_S01_D001_KIN-rs-CONTENT-faq_verbund_LZ01 2021 年 10 月 31 日閲覧

⁸⁵ Deutscher Landkreistag (n.d.), “Willkommen bei der BAG ÖPNV”, Deutscher Landkreistag サイト <https://www.bag-oepnv.de/> 2021 年 10 月 17 日閲覧。

1) 地域鉄道（地域鉄道機関）

地域鉄道輸送及び郡、市を越える州内の交通（広域／地域間バス等）は、基本的に州の担当となっており、州法により運営方法が定められる。実際には州が州法により「任務担当者（Aufgabenträger）」と呼ばれる PTA に委任し、同機関がサービス水準の策定や鉄道事業事業者との輸送契約を行う形態が多いが、州が直接に事業者との契約を行うこともある。この委任機関は、後述の運輸連合が兼ねる場合や、バイエルン州のように、州が 100% 出資する鉄道会社である場合もある⁸⁶。

2021 年 10 月時点で、地域鉄道の任務担当者である地域鉄道機関はドイツ国内に 27 存在している（以下の図参照）。ドイツの 16 州の中で、単一の地域鉄道機関のみを有する州（例、バイエルン州）もあれば、複数の地域鉄道機関を有する州（例、ザクセン州）もあり、各地域鉄道機関の管轄地域の規模も様々である（以下の図参照）⁸⁷。27 の地域鉄道機関は、連邦地域鉄道輸送協会（Bundesverband SchienenNahverkehr）を結成し、ワーキンググループ等の活動を通じて、各々のナレッジを互いに共有し、連邦レベルで地域鉄道の持続可能性の強化に努めている⁸⁸。地域鉄道機関は各州政府の指示の下、各地域の交通需要を特定し、それに合わせた交通計画を作成するほか、経路の接続や時刻表の構築、鉄道事業者との契約、鉄道事業者との連携による車両の質の確保、運賃に見合うサービスの整備等を行う。地域鉄道機関は鉄道事業者との契約を通じて、鉄道事業者のサービスを財政的にも支援している。両者間の契約は、EC 規制 1370/2007 に則り、基本的に一般競争入札を通じて行われている⁸⁹。



図 1-2 ドイツ地域鉄道輸送の委任機関（2021 年 10 月末）

出典 連邦地域鉄道輸送協会⁹⁰

⁸⁶ 有識者との勉強会に基づく情報。

⁸⁷ Bundesverband SchienenNahverkehr (n.d.).

⁸⁸ Bundesverband SchienenNahverkehr (n.d.a), “Unser Verband”, Bundesverband SchienenNahverkehr サイト <https://www.schienennahverkehr.de/ueber-uns/unser-verband/> 2021 年 10 月 29 日閲覧。

⁸⁹ DB Regio (n.d.), “Nahverkehr in Deutschland”, DB Regio サイト <https://www.dbregio.de/wir/nahverkehr-deutschland> 2021 年 10 月 25 日閲覧。

⁹⁰ Bundesverband SchienenNahverkehr (n.d.).

2) 都市鉄道・非鉄道モード（運輸連合）

都市鉄道の運営や、地域レベルで非鉄道モード（バス、トラム等）と鉄道との接続を強化し、利用者の公共機関へのアクセスを保障する役割を担っているのが運輸連合（Verkehrsverbünde）である。ドイツにおける運輸連合は、公共交通機関の共同運営のために地方自治体や交通事業者が形成する団体であり、それぞれの管轄圏内の運賃体系の統一や運行ダイヤの調整、共同マーケティングといった機能の全てまたは一部を担う。その目的は、乗り継ぎや運賃、案内、サービス水準の面で事業者、交通モードごとの境をなくすことにより、利用者からみたわかりやすさ、使いやすさを実現することである⁹¹。

隣国オーストリアにも運輸連合は存在するが、ドイツの運輸連合は PBefG に基づいて（連邦政府ではなく）州政府によって設置されるため、各運輸連合の形態や権限は様々である。州・市・郡が 100% 出資し、行政の代理機関として上述のように州の地域交通の委任機関の役割を担う運輸連合もあれば、郡内のバス事業者の共同体として共通運賃制度を形成している運輸連合もある。得られた運賃収入の分配方法をどのように決定するかは加盟事業者間の調整が困難であるといった問題もあるが、運輸連合内の公共交通に対し、利用者の満足度は高い⁹²。

運輸連合の歴史は、1965 年にハンブルク運輸連合（HVV）が最初の運輸連合として創設されたことに始まる。当時のハンブルクでは、都市鉄道、地下鉄、トラム、バス等が個別の事業者によって運営されていたため、モード間の乗り換えがスムーズではなく、また運賃体系もモード別に独立していた。このため、利用者がハンブルクを横断しようとした場合、7 つの別々の乗車券が必要になる事態もあり、（公共交通ではなく）自家用車の利用が増える傾向にあった。HVV が創設されたことで、官民事業者間の連携が推進され、運賃体系の統一や事業者間の運賃収入の分割の枠組みが構築されたほか、利用者にとっても利用しやすい公共交通機関の整備が進められた⁹³。

その後、ドイツ国内の複数の地域（特に都市部）に運輸連合が創設されていったが、当時は運輸連合の創設を促すような確固とした法制度は存在せず、民間の交通事業者も多い都市部でのみ創設されていた。民間の事業者や交通モードの数が少ない小さい都市や町では、そもそも運輸連合を創設する利点がなかった。この状況が変化したのは、ドイツ連邦鉄道の鉄道の赤字が膨らみ、またドイツ国内の再統一が進んだ 1990 年代初めのことである。この時期に鉄道の株式会社化にあわせ、RegG や EneuOG（AEG と PBefG の改定法）等が次々に施行され、連邦から州及び州から地元の PTA への権限や業務の移行・委任や、公共交通市場の自由化（民間事業者の参入促進）が進められた⁹⁴。

運輸連合の創設に直接的な影響を及ぼした法律は RegG であり、RegG を通じて都市の公共交通事務手続き、計画策定、財務管理等に関する権限や業務が連邦から州に移行された。州に移行された権限の一部は、運輸連合に委任される事となった。また GVFG の制定によって（権限や業務だけでなく）財源の利用方法についても州に決定権限が移行されることと

⁹¹ Ralph Buehler (2018), “Verkehrsverbund: The evolution and spread of fully integrated regional public transport in Germany, Austria, and Switzerland”, Taylor Francis Online サイト
<https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/15568318.2018.1431821?needAccess=true> 2021 年 10 月 16 日閲覧。

⁹² 有識者との勉強会に基づく情報。

⁹³ Martha Koch and Gregory L. Newmark (2016)。

⁹⁴ Martha Koch and Gregory L. Newmark (2016)。

なった。以下の図は、1965 年～2005 年までの運輸連合の数の推移を示した図であり、RegG が成立した 1993 年以降、数が急速に増えたことがわかる⁹⁵。

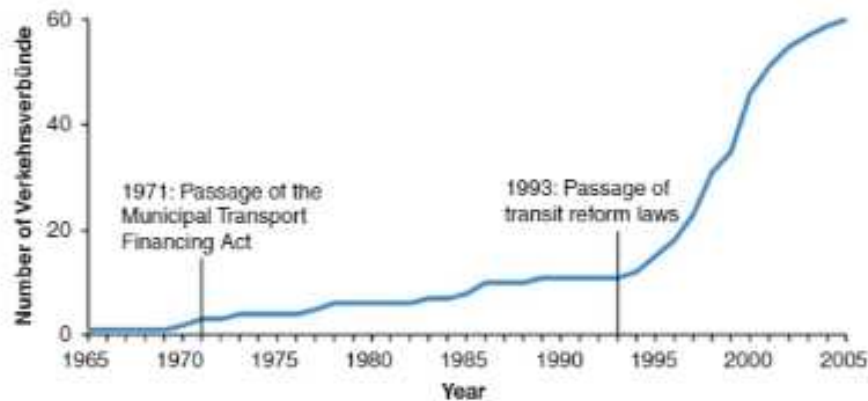


図 1-3 ドイツ国内の運輸連合の数推移

出典 Koch et. al (2016) ⁹⁶

第5項 官民の役割分担（行政側の発注・契約形態等）

1) 地域鉄道

ドイツでは、都市圏・郊外を含む地域鉄道輸送ネットワークは公共サービス契約の対象となっている。地域鉄道輸送ネットワークの運営は概して鉄道企業に委託されており、州政府内で運営するケースは非常に稀である⁹⁷。

契約内容

地域鉄道サービスの契約に関しては、州横断的に盛り込む必要のある標準的な要件はないため、基本的に 27 の地域鉄道機関が、EU の関連規制（主に EC 規制 1370/2007）とドイツ国内法の両方を準拠する形で、地域ごとの要件に合わせて個別に契約形態や内容を決定している。契約の締結にドイツ連邦デジタル・交通省（Bundesministerium für Digitales und Verkehr : BMDV）が関与することはほとんどない。国内法との矛盾などの抜本的な問題があった場合は、同省が介入することはあるものの、そのような場合の最終的な判断はドイツ連邦議会（Deutscher Bundestag）が下すこととなっている⁹⁸。

ドイツの鉄道に係る PSO 契約では、グロスコスト（総費用）契約とネットコスト（純費用）契約の場合が多く、どちらの場合もインセンティブが付与される場合がある。欧州の鉄道事業者や設備関連業者で構成される業界団体である欧州鉄道・インフラ企業コミュニティ（Community of European Railway and Infrastructure Companies : CER）が 2017 年に発表した EU の公共鉄道事業に関する報告書によれば、ドイツの鉄道旅客輸送は約 300 件の公共サービス契約を通じて運営されており、このうちドイツ鉄道の子会社であり、地域鉄道及

⁹⁵ Martha Koch and Gregory L. Newmark (2016)。

⁹⁶ Martha Koch and Gregory L. Newmark (2016)。

⁹⁷ ZUKUNFT MOBILITÄT (2020), “Zukunft der S-Bahn Berlin – ist die derzeit geplante Ausschreibung und Aufteilung des Betriebs rechtlich notwendig, ökonomisch effizient und politisch alternativlos?”, ZUKUNFT MOBILITÄT サイト <https://www.zukunft-mobilitaet.net/171299/analyse/zukunft-s-bahn-berlin-ausschreibung-alternativkonzepte-landeseigentum/> 2021 年 10 月 13 日閲覧。

⁹⁸ CER (2017)。

びバスサービスを運営する DB レギオ (DB Regio AG) に委託された約 180 件 (60%) のうち、グロスコスト契約とネットコスト契約の割合は 2 割対 8 割であった。しかしながら近年、グロスコスト契約が増加する傾向にあり、インセンティブ付きのグロスコスト契約の場合には、インセンティブの設定によってはネットコスト契約とほぼ同様の形態で契約が履行されている。ネットコスト契約の場合、事業者は固定の契約金のほか、運賃収入から収益を得ることができるが、その分事業者が抱える財政的リスクが大きくなる⁹⁹。

各地域鉄道機関は、PSO 契約の定義や要件 (運賃：特にグロスコスト契約の場合)、運行時間・頻度、車両、マーケティング、スタッフ、技術要件等)、契約金額・期間等を独自に決定しており、複数の路線をパッケージ化した契約の入札を実施する場合が多い。なお、鉄道に係るドイツの PSO 契約の期間は一般的に 10 年程度である¹⁰⁰。

サービスの品質基準は、通常、地域鉄道機関によって定められており、交渉の余地はほとんどない。基準には、定時性、清潔さ、車両定員など多くの質的要素が含まれる¹⁰¹。サービス品質の定義や、契約で合意されたサービスの品質レベル、収集される指標についても地域鉄道機関により独自に決定されている。地域鉄道機関のほとんどが少なくとも運休と定時性に関する情報を収集しているが、定時性の定義は様々である¹⁰²。

2000 年以降、従来の要件にはなかった新たな PSO のサービス要件が求められるケースも増えており、例えばサービス中断からの迅速な回復、緊急時対応、利用者への経路情報の提供、チケットの販売方法の多角化等が含まれる。それぞれのサービス要件が満たされているかどうかについては、半年に一度程度のペースで監査されている。その他、適宜行われる利用者へのアンケート調査等により、サービス水準の維持が図られる¹⁰³。

各州や地域鉄道機関が遵守すべき鉄道事業者への支払いに関する基本的要件は、先述した地域化法 (RegG) に定められている。支払いは個別の契約ごとに決められた頻度で定期的に行われ、一般的に付加価値税 (value-added tax) は免除される。PSO 契約向けに拠出されている公的財源に関する一般公開データは限定されているものの、CER の 2017 年の報告書によると、2012 年の時点で公的財源による PSO 契約の費用カバー割合は 105~106% 程度となっている。契約金額や支払い方法、及びサービス要件が満たされなかった場合のペナルティ等については契約時に決定され、契約の変更や延長・交渉等がない限り、契約期間中に変更されることはない。契約金額や支払い額は、主に以下の様な要素を踏まえて決定されるが、電気代 (特に再生可能エネルギーの利用料) や労働者の賃料が上昇傾向にあることから、ドイツの鉄道旅客サービスの運行に係る費用は年々増える傾向にある。ただし、運賃価格の調整は緩やかな程度にとどまっている¹⁰⁴。

＜契約金額等を決定する際に考慮される要素＞

- サービス提供に必要なスタッフの人数

⁹⁹ CER (2017)。

¹⁰⁰ CER (2017)。

¹⁰¹ CER (2017)。

¹⁰² Heike Link (2017), "An Efficiency Analysis of Rail Passenger Subsidies in Germany Combining Perceived and Objective Quality of Service Measures and Financial Indicators,"

https://www.diw.de/documents/vortragsdokumente/220/diw_01.c.564824.de/v_2017_link_rail_kuhmo.pdf 2021

年 12 月 22 日閲覧

¹⁰³ CER (2017)。

Heike Link (2017)

¹⁰⁴ CER (2017)。

- サービス提供に必要な電気代などのエネルギー関連費用
- インフラ利用料、メンテナンス料
- 車両の賃借料、メンテナンス料
- その他サービス提供に必要な機材に関する費用
- 広報・マーケティングに係る費用 等

先述した CER による 2017 年の報告書によれば、近年は各地域鉄道機関が鉄道ネットワークを見直しており、それに応じて契約を小口化したり、他の地域鉄道機関との連携による入札を実施したりする場合も増えているという。他方で、PSO 契約を基に提供されるサービスの質は、既存の鉄道インフラの質に大きく左右される点も指摘されており（インフラの不具合でサービスの遅延・中断が発生するケースも多いため）、ドイツではインフラのメンテナンスが大きな課題となっている点も同報告書で言及されている¹⁰⁵。

契約手段

ドイツにおける鉄道の PSO 契約は主に、競争入札、直接交渉、もしくは直接契約で行われるが、直接契約が採用される場合には厳しい制限が課されていることから、近年は特に競争入札が一般的になっている。競争入札の場合には、サービス要件が厳格に定められている場合が多いため、事業者の自主裁量や代替要件が認められるケースはほとんどない。また直接交渉は、複雑な契約を既に受託している事業者との間で、契約期間を延長する際などに用いられる手法となっている。直接交渉では、以下の様な内容について摺り合わせが行われる場合が多い¹⁰⁶。

<直接交渉で議論される内容例>

- 運行スケジュールの修正など、サービスの質に関する要件
- 車両やその他機材の変更に関する調整
- 運行サービスに従事するスタッフの人数や業務に関する要件 等

ドイツにおける電力・通信・鉄道等に関する規制を主管する官庁である連邦ネットワーク庁（Bundesnetzagentur：BNetzA）が 2019 年に発表した報告書によれば、地域鉄道市場において 2018 年に地域当局が締結した契約数は合計 20 件であり、このうち 13 件（65%）は競争入札によって締結されたものであり（合計 32 件の入札あり）、7 件（35%）は直接契約によるものであった。競争入札で締結された 13 件の契約のうち、3 件（23%）はドイツ鉄道と結ばれ、10 件（77%）は連邦政府が所有していない民間事業者と結ばれた¹⁰⁷。また 2020 年のドイツ鉄道の資料によれば、2019 年には 25 件の地域鉄道契約（合計年間約 8,800 万走行キロ¹⁰⁸）に係る競争入札が実施された。このうち、DB レギオが 15 件（合計走行キ

¹⁰⁵ CER (2017)。

¹⁰⁶ CER (2017)。

¹⁰⁷ Bundesnetzagentur (2020), “Railway Market Analysis Germany 2019”, Bundesnetzagentur サイト https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/EN/BNetzA/PressSection/ReportsPublications/2019/RailwayMarketAnalysis2019.pdf?__blob=publicationFile&v=3 2021 年 10 月 21 日閲覧。

¹⁰⁸ 全列車の走行距離の総和。

ロの約 65%) を獲得した¹⁰⁹。

ドイツの鉄道をめぐる入札では、新規参入事業者が安い価格で入札し、他方で過去に受託実績のある既存事業者の入札価格は一定の水準に保たれる傾向にあると言われている。既存事業者は新規参入事業者との価格競争では不利になる場合が多いため、新規参入事業者が応札し難い複雑な PSO 契約や、競合数が少ない PSO 契約に入札することが多いという。また、ドイツにおける鉄道旅客サービスの PSO 契約は、競争の概念のもとに入札・締結され、また受託者に排他的権限は与えられない。このため、厳密には競合他社が PSO 契約の対象路線の高い収益性に着目し、同じ路線で独立した商用サービスを運行することも可能ではある。ただし、市場全体の競争が激化していることもあり、複数の事業者が単一路線でサービス提供を始めることは稀であるという¹¹⁰。

一方で上記のとおり、直接契約もまだ実施されており、その大半がドイツ鉄道 (DB レギオもしくはその子会社) への委託である。そのような直接契約は、特に、大規模ネットワークに見られ、インフラの管理と運営の両方への対応能力や、既存の車両へのアクセス権など、ドイツ鉄道が優位となる制約を理由に、最大 6 年間の契約期間で正当化されてきている。そのような例として、ミュンヘンとハンブルクの S バーン路線が挙げられる¹¹¹。

車両の調達

ドイツにおける鉄道旅客サービスの PSO 契約で活用される車両は、①鉄道事業者が保有している場合、②州政府が保有している場合、③車両リース会社 (rolling stock company : ROSCO) がリースしている場合があり、それぞれのサービス契約に合わせて車両の仕様が調整される。ただし、多くの契約では鉄道サービス事業者が車両を提供することを義務付けている他、車両に起因したリスクを最小化する目的で、契約元が事業者に対し比較的新しい車両の活用を求める傾向にある¹¹²。

モビリティを含め様々な分野に関する規制環境の改善に取り組むベルギー・ブリュッセルを本拠としたシンクタンクである欧州規制研究センター (Centre on Regulation in Europe : CERRE) が 2016 年に発表した報告書によると、2015 年から 2020 年にサービス提供が始まる予定の鉄道旅客サービス契約のうち、およそ 40% は中古車両の活用を許可しているが、60% は新品の車両の活用を求めている。これは一部の鉄道事業者にとっては入札への参加を妨げる要因となっており、特に新規での参加を目指す事業者には大きな障壁となっている。この問題を解消し、十分な応札者を確保するため、州や PTA レベルで以下のような措置が取られる場合もある¹¹³。

¹⁰⁹ ドイツ鉄道 (2020), “2019/20 Competition figures”, ドイツ鉄道サイト <https://www.deutschebahn.com/resource/blob/4588166/568203bf0b9c34d59ef33b92d8f2e/Competition-report-data.pdf> 2021 年 10 月 31 日閲覧。

¹¹⁰ CER (2017)。

¹¹¹ Mofair (2020), “Compensatory measures to strengthen competition in the railway sector,” Mofair サイト <https://mofair.de/wp-content/uploads/2020/07/200701-Possible-Compensatory-Measures.pdf> 2021 年 12 月 22 日閲覧 5 ページ。

¹¹² CER (2017)。

¹¹³ CERRE (2016), “Liberalisation of passenger rail services”, CERRE サイト https://cerre.eu/wp-content/uploads/2016/12/161206_CERRE_PassRailComp_CaseStudy_Germany.pdf 2021 年 10 月 19 日閲覧。8 ページ。

<鉄道車両調達に向けたドイツの州・PTAの措置例>

- 州が事業者の車両調達を財政的に補助する（代わりに運用面の補助を減額する）
- 事業者が購入・保有している車両を、契約の中で一度 PTA の所有物とし、事業者にリースする（バーデン＝ヴュルテンベルク州の事例等）
- PTA が車両を調達・管理し、受託した事業者にリースする（ザクセン州の事例等）
- 特定の契約のために調達された車両について、将来的な同一のサービス・経路の契約下でも活用することを PTA が許可する
- 鉄道事業者が倒産した場合に備え、車両調達費用を PTA が引き受けることを保証する
- 契約終了後に、車両を PTA が引き受けることを保証する
- 車両の残存価値に対して、PTA が保障を行う 等

DB レギオの場合、PSO 契約で用いられる車両の多くは自社で保有しているものであり、先述したような市場の傾向に合わせて、利用している車両の多くは比較的新しいものである。2017 年時点で使用年数が 30 年以上の車両は 7%に留まり、20 年以内が 55%、10 年以内が 21%を占めていた。サービスに利用される車両の品質、仕様及び動作などは、事業者のほか、契約を監督する PTA が継続的に監視している¹¹⁴。

2) 都市鉄道・非鉄道モード

Sバーン

ドイツの都市部と郊外を結ぶ S バーンは運輸連合の管轄下に置かれており、例えばベルリンにあるベルリン S バーンはベルリン＝ブランデンブルク運輸連合（Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg : VBB）が運用し、他モードとの間で運賃体系の共通化等が行われている¹¹⁵。ベルリン S バーンの提供に関しては、2021 年 2 月を締め切りとして同ネットワークの 2 系統の今後の運用及びネットワーク内で用いられる車両の調達について、競争入札が行われた。この競争入札はベルリンを走る S バーンの 2 つの系統に関するもので、各系統の①車両の供給及び保守管理並びに②車両の運行を対象としている。契約期間は車両の運行が 15 年間、保守管理が 30 年間で、1 つの系統の①または②のみに入札したり、両系統の①と②を含む包括的な入札を行ったりすることが可能である¹¹⁶。

ベルリン S バーンはこれまで、S-Bahn Berlin（DB レギオの子会社）によってほぼ独占状態で運営されてきたが、ベルリン市は今回の入札を通じて、より活発な競争を促したいと考えている。今回の競争入札には、S-Bahn Berlin と独鉄道車両の Siemens、スイスの Stadler からなるコンソーシアムの他、フランスの鉄道車両大手 Alstom 子会社の Bombardier と鉄道の運行サービスを行う仏系トランスデブ・グループの Transdev Regio

¹¹⁴ CER (2017)

¹¹⁵ S Bahn Berlin (n.d.), “The VBB-Fare Explained”, S Bahn Berlin サイト <https://sbahn.berlin/en/tickets/the-vbb-fare-explained/> 2021 年 12 月 22 日閲覧。

¹¹⁶ Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (2021), “Vergabeverfahren S-Bahn Berlin, Teilnetze Nord-Süd und Stadtbahn – Erster Meilenstein erreicht: Fristende zur Beteiligung am Verfahren am 11.02.2021“, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg サイト <https://www.vbb.de/presse/vergabeverfahren-s-bahn-berlin-teilnetze-nord-sued-und-stadtbahn-erster-meilenstein-erreicht-fristende-zur-beteiligung-am-11022021/> 2021 年 12 月 27 日閲覧。

Ost¹¹⁷のコンソーシアムが参加し、両系統の①と②を統合した包括的な応札を行った。また別途、個別の入札において、車両の供給及び保守管理に Siemens、Stadler 及び Bombardier、車両の運行にドイツ鉄道、Transdev Regio Ost、イタリア系の Die Länderbahn (DLB) 及び香港系の MTR Europe (Mass Transit Railway Europe) が参加している。現在審査が行われており 2022 年 10 月には落札企業が決定される見通しとなっている。車両の実際の納品は 2027～2034 年頃を目途に行われる見通しである¹¹⁸。

前述のとおり、今回の入札は S-Bahn Berlin による独占状況を改善する狙いもあるものの、現状では S-Bahn Berlin が再受託する可能性が非常に高いと言われており、これによって入札が不公平であるという批判も出ている。内部関係者や有識者からのリーク情報によれば、Alstom は 2021 年 6 月の段階でベルリン州調達局 (Vergabekammer) に対し、調達手続きの検証を求める訴えを提起している。このような訴えは通常、実際に受託企業の目処が付いた後行われることとなっており、今回の訴えは早期の段階のものとして異例である。詳細に関する公式発表はなされていないものの、Alstom はベルリン州調達局が実施する検証を通じて、公平性の改善を図っているものとみられる。この検証プロセスによって、入札・契約手続きは遅延する可能性が高い¹¹⁹。また民間の鉄道運営企業が加盟する業界団体の Mofair も、S-Bahn Berlin、Siemens、Stadler のコンソーシアムは競争阻害的であるとして、非難の声を上げている¹²⁰。

非鉄道モード

バスやトラム等の非鉄道モードの地域公共交通サービスについても、鉄道と同様、営利的もしくは非営利的に運営されることが可能である。先述した旅客輸送法 (PBefG) のもと、地域公共交通は、非営利サービスと営利サービスに分けられる。非営利サービスの事業者は、PTA が定める要件 (例、サービスのレベル・質、車両の基準等) を含む公共サービス契約を締結しなければならないが、公的補填及び／または独占権を確保できる。他方で営利サービスの事業者は、そのような公共サービス契約を必要としないが、基本的に公的補填を受けることはない。ただし、EC 規則 1370/2007 における「一般規則」を適用することで、営利サービスにおいても移動制限者向けの運賃割引など、特定の条件における損失に対して公的補填を受けることが可能となる¹²¹。

PBefG 法に則り、PTA は、公共サービス契約を入札する前に、事業者に商用ベースでサービスを提供することを提案する機会を与えることになっている¹²²。PTA は通常、公共サ

¹¹⁷ Transdev (n.d.), “Bahn Stark auf der Schiene“, Transdev サイト

<https://www.transdev.de/de/geschaeftsfelder/bahn> 2021 年 12 月 27 日閲覧

¹¹⁸ Berliner Zeitung (2021), “Big transport names in competition for future S-Bahn contracts“, Berliner Zeitung サイト https://www.berliner-zeitung.de/en/big-transport-names-in-competition-for-future-s-bahn-contracts-li_140066 2021 年 12 月 27 日閲覧

¹¹⁹ Die Tagesspiegel (2021), “Alstom klagt gegen Ausschreibung für neue Berliner S-Bahn-Züge“, Die Tagesspiegel サイト <https://www.tagesspiegel.de/berlin/verzoegerungen-bei-milliardenprojekt-alstom-klagt-gegen-ausschreibung-fuer-neue-berliner-s-bahn-zuege/27448482.html> 2021 年 12 月 27 日閲覧。

¹²⁰ Mofair はシーメンスとシュタッドラーはベルリンの別の路線の新型車両を受注しており他の入札企業に比べコスト的に優位な立場にあると非難している。Berliner Morgenpost (2021), “Rechtliche Zweifel an S-Bahn-Vergabe“, Berliner Morgenpost サイト <https://www.morgenpost.de/berlin/article233729175/Rechtliche-Zweifel-an-S-Bahn-Vergabe.html> 2021 年 12 月 27 日閲覧。

¹²¹ Astrid Karl (2017)。

¹²² Astrid Karl (2017)。

ービス契約が必要であるか、もしくは上記の「一般規則」付きの営利サービスで十分であるかを決定する権限を有しており、その判断方法は州ごとに異なる¹²³。

また非鉄道モードのサービス提供を主導する PTA は、公共交通サービス計画の範囲を決定する際に、入札の競争率を高め、中小企業の入札を促すために、一つの契約に複数の異なるモードを含めるべきか、サービス運営に関する要件から車両の提供を外すべきか等の点を考慮している¹²⁴。概して公共サービス契約に基づく運営権は、路線ごとに与えられる。論理的には、公益を損ねない限り、一つの路線に複数の運営権を割り当てることも不可能ではないが、そのような並行サービスが許可されるのは極めて稀である¹²⁵。2017 年の KCW の報告によれば、バスやトラム等の運営は、概して公共サービスとして公的補填に大きく依存しており、地方自治体が内部事業者と直接契約し、運営を委託する場合も多く見られる¹²⁶。

なお、ドイツにおけるバスの契約形態の多くはグロスコスト契約となっている。特に小規模の事業者にとって、10 年間にわたる収入予想に基づきネットコスト契約を結ぶことは非常にリスクが大きく、大手事業者にとってもコロナ禍の様な危機事態が発生した場合、損失を補填することは難しい。したがって、自治体が安定した公共交通サービスを提供するには、必然的にグロスコスト契約を選択することになるという（ただしグロスコスト契約でも、事業者側では、運賃収入が上振れしても受け取る金額が変わらないという懸念はある）¹²⁷。

またボーナス及びペナルティについても、ドイツにおける統一基準はない。ボーナス設定と評価は困難であり、これは外的要因（例えば、冬の路面状況や感染症流行による運転手不足など）によってサービス品質が大きく影響を受ける可能性があるためである。こういった外的要因がある場合、事業者が努力したとしても、水準を満たすことは難しい。このため、ボーナスについては PTA が事業者の立場に立って状況を考慮し、公正かつ主観的に事業者の努力を評価する必要がある。一方で、ペナルティの対象は異議の余地のない、客観的且つ明白な悪い結果に限ることが妥当であるという。また、10 年という契約期間全体にわたって有効な各種達成目標を設定することは難しく、例えばある年は車内の清潔度、次の年は乗客への情報提供といったように、サービスの様々な側面に対し柔軟にボーナスを設定することも検討に値する¹²⁸。

ミュンヘン市の運輸連合である MVV が公開している 2020 年の MVV が管轄する地域におけるバスサービスに係る入札に関する契約書サンプルによると、地方自治体は MVV と協力し、以下の項目を設定している¹²⁹。

<ミュンヘン自治体と MVV の入札前の調整事項>

- MVV 地域バス路線の策定及び設計
- MVV 地域バス路線の時刻表

¹²³ Astrid Karl (2017)。

¹²⁴ Marc Gorter and Dennis Günthel (2016), “Public Transport Organization in Germany Contract awarding and management”, Changing Transport サイト https://www.changing-transport.org/wp-content/uploads/2016_Contracting_Germany.pdf 2021 年 10 月 21 日閲覧。

¹²⁵ Astrid Karl (2017)。

¹²⁶ Astrid Karl (2017)。

¹²⁷ 有識者に対するヒアリングに基づく情報。

¹²⁸ 有識者に対するヒアリングに基づく情報。

¹²⁹ MVV (n.d.), “Ausschreibungen des MVV”, MVV サイト <https://www.mvv-muenchen.de/mvv-und-service/ausschreibungen/index.html> 2021 年 10 月 13 日閲覧。

- 品質要件（例：設備、車両、旅客情報およびマーケティングなど）
- 契約項目の測定・評価手段

輸送事業者は、定められた時刻表を遵守する責任があり、MVV からサービスの変更（サービスの拡大、制限、もしくは追加）を要求される場合もあるとされている。その他、車両の型、数及び収容人数は契約の中で定められることになり、停留所が満たすべき最低限の法的要件や運転手が遵守すべき品質基準は入札文書と一致すべきとされている。さらに、サービスに障害が発生した場合、契約で定められた金額のペナルティを課すことになっている¹³⁰（次頁以降表参照）。

表 1-9 MVV 地域バスサービスの契約違反及びペナルティの一覧

違反	ペナルティ
一部もしくは全体の運休（輸送事業者に責任がある場合に限る）	€250／件
輸送事業者の責任ではなくても、運休があった営業日が終わるまでに運休の報告がなかった場合	€150／件
路線からの逸脱	€150／件
定められた最短の時間以内、もしくは輸送事業者の提案の中で定められた時間以内に車両の交換が行われない	€200／件
停留所を飛ばした	€100／件
輸送事業者の責任による 3 分以上の遅延	€50
時刻表より速く運行する（早発）	€100
調達すべき停留所の標柱が予定の日になっても立てられていない	€250／路線・週
標柱が MVV との契約に従っていない	€100／件
標柱が、契約期間中のサービスについて記載されている要件を満たしていない	1 件€100／日
停留所の標柱にあるはずの運賃表や時刻表がない、古い、読めない、もしくは読みにくい	1 件€100／日
顧客向けの情報が紛失している、変更前のものである、もしくは読めない；期間限定の顧客向け情報を片づけていない（期間終了から 1 週間）	1 件€50／日
調達されているはずの新車両が約束の日に運行開始されない	€1250／路線・週
車両が契約期間中、法的要件を満たしていない	€250／使用した日
車両が契約期間中、契約義務を満たしていない。（上記に該当しない場合）	€200／使用した日
MVV に対し車両についての報告がない	€100／使用した日
サービス内容や提案に沿って車両が発注されていない	€150／設備の特徴
線路標識が間違っている、欠陥がある、または欠落している	1 件€50／運行
停留所のアナウンスがない	1 件€100／運行
バス運賃箱（Verkaufsgerät）が 24 時間以上故障している、もしくは使用できない状態である（例：紙がない）	1 件€150／日
バス運賃箱の故障や利用不可能な状況が発生した際、緊急の清算が行われない	1 件€150／運行
自動刻印器（Entwerter）が 24 時間以上、故障している	1 件€50／日
自動刻印器が故障している際、手書きの消印が行われない	1 件€100／運行
必要な場合であっても、乗車券の確認が行われていない	1 件€100／運行
他の技術的設備の故障、未作動、誤作動（例：TFT スクリーン、停止信号装置、スロープ、ニーリング装置、社用無線機、公共交通優先システム（PTPS）、空調、目的地表示、デジタルラジオなど）	€50／件

¹³⁰ MVV (2020), “Verkehrsvertrag: Anlage A4”, MVV サイト（アーカイブ）
https://web.archive.org/web/20200924213214/https://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/mediapool/07-Ueber_den_MVV/02-Dokumente/Ausschreibungen/2020_LB_An1_A_4_Verkehrsvertrag_allg_R50_20_05_27_.pdf 2021 年 12 月 22 日閲覧。

違反	ペナルティ
車両が汚れている（内部もしくは外側）	1 件€100／日
運転手が法的義務に違反している（例：運転中に電話する）	€200／件
運転手が契約上の義務に違反している（上記に該当しない場合）	€100／件
運転手が MVV 地域の運賃表を正しく適用していない	€100／件
運転手が運賃表と時刻表の情報を提供しない、もしくは不正確な情報を提供している、あるいは乗車券の販売を拒否する	€150／件
運転手が決められた制服を着用しない	1 件€100／日
運転手が名札を付けていない／ディスプレイに情報を出さない	1 件€50／日
運転手が車内で喫煙している	1 件€100／日
運転手が社内でオーディオ機器を利用している	1 件€100／運行
運転手が点検員等による車両へのアクセスを拒否する	€250／件
車両内もしくは車両上に無許可の広告がある場合	1 件€100／日
MVV の広告が掲示されていない、補充されない、もしくは期限が切れている	1 件€50／日
車内に顧客向けの情報がない、または古い、判読できない；暫定的な乗客情報を削除していない（期間終了から 1 週間）	1 件€50／日
車内に運賃表がない、または古い、判読できない	1 件€100／日
報告書（例：利用中の車両もしくは運行障害についての報告書）を保留にしている、または提出していない	€100／件
苦情が保留されている、もしくは提出されていない、あるいは 1 週間以内に回答しない	€100／件
支援を必要とする乗客に対する支援を怠る	€100／件
所定の、あるいは約束した環境基準を満たしていない	1 件€100／日
月次実績報告がされていない	€100／件
月次実績記録の中の情報に抜けがある、不適切である、あるいは不十分である	€50／件
MVV に対し、運賃の収集が遅れる、不正確である、行われず、または所定の形式で実施されない	€150／件
輸送事業者が、年次報告書に基づくピーク補償金を期限内に支払わない	€200／締め切りから遅れた日数
MVV に対し、利用した下請け業者についての報告がない	€100／件
契約関係に不可欠な情報や重大な運行上の問題について、MVV にタイムリーな報告がなされない	€250／件
輸送事業者の連絡担当もしくは代表者が継続的に不在である	1 件€150／日
MVV の定めた旅程において、通知後 7 日以内に、正当な理由なく自動乗客カウントシステムを搭載した車両が使用されなかった場合	1 件€100／日
自動乗客カウントシステムの点検及び／もしくはメンテナンスとクリーニングが、MVV の要求から 3 営業日以内に行われない	1 件€50／日

出典 MVV¹³¹

第6項 事業規模

1) 地域鉄道

ドイツ旅客鉄道市場は全般的に自由化・国際化されており、特に 2013 年以降にドイツ鉄道以外の国内外企業による受託が増えている。ドイツの鉄道市場全体で、2015 年時点でドイツ鉄道以外がサービス提供を担っていた走行距離の約 45%は、多国籍企業や外国企業が運営していた¹³²。

地域鉄道に関しては、連邦地域鉄道輸送協会によると、2020 年時点ではドイツ鉄道が、

¹³¹ MVV (2020)。

¹³² CER (2017)。

輸送契約ベース（鉄道走行キロ）で市場シェアの約 61%を占め、その後にオランダに本社を置く官営公共交通事業者である Abellio のドイツ子会社の Abellio Deutschland（7.0%）、フランスの公共交通事業者である Transdev（6.2%）、ドイツの鉄道企業である Netinera（5.2%）等が続いた。以下の表は、これらの企業の企業名、本社所在地、官営・民営、市場シェア（2020 年¹³³）をまとめたものである。

表 1-10 ドイツの地域鉄道ネットワークにおける主要事業者（2020 年）

企業	本社所在地	官営／民営	市場シェア（2020 年）
ドイツ鉄道	ドイツ・ベルリン	官	60.8%
Abellio Deutschland	ドイツ・ベルリン	民 ¹³⁴	7.0%
Transdev	フランス・パリ	民	6.4%
Netinera	ドイツ・ヴィヒタッハ	民	5.2%
Keolis	フランス・パリ	民 ¹³⁵	2.3%
BeNEX	ドイツ・ハンブルク	民	2.3%
HLB (Hessian State Railway)	ドイツ・フランクフルト	官	2.2%
National Express	英国・バーミンガム	民	1.6%
Metronom	ドイツ・ユルツェン	民 ¹³⁶	1.5%
Go-Ahead	英国・ニューカッスル	民	1.4%
AVG (Albtal-Verkehrs-Gesellschaft)	ドイツ・カールスルーエ	官	—
EB (Erfurter Bahn)	ドイツ・エアフルト	官	—
その他	—	—	9.2%

出典 ドイツ地方鉄道連邦協会¹³⁷の情報を基に作成

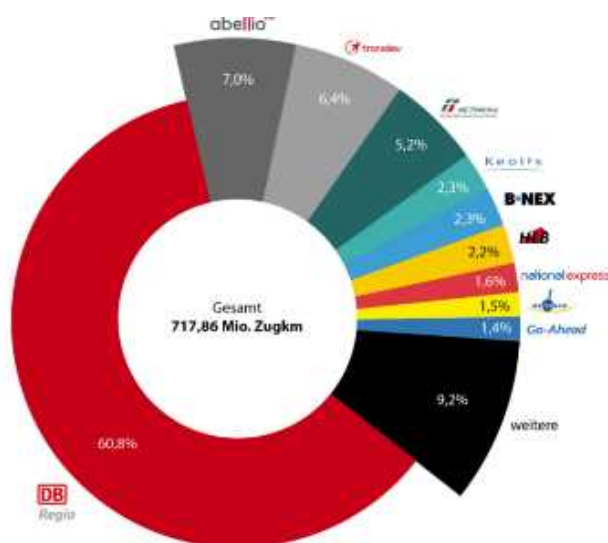


図 1-4 ドイツの輸送契約ベース（鉄道走行キロ）の地域鉄道市場シェア（2020 年）

出典 連邦地域鉄道輸送協会¹³⁸

¹³³ Bundesverband SchienenNahverkehr (n.d.b), “Wettbewerb”, Bundesverband SchienenNahverkehr サイト <https://www.schiennahverkehr.de/themen-positionen/wettbewerb/> 2021 年 10 月 28 日閲覧。

¹³⁴ ただし、Abellio 自体はオランダに拠点を置く官営企業である。

¹³⁵ ただし、70%はフランスの国有企業である SNCF が保有している。

¹³⁶ ただし、70%はドイツ企業の NiedersachsenBahn が、40%は公的にそれぞれ保有されている。

¹³⁷ Bundesverband SchienenNahverkehr (n.d.c)。

¹³⁸ Bundesverband SchienenNahverkehr (n.d.c)。

2) 都市鉄道・非鉄道モード

S バーン

都市部と郊外を結ぶ S バーンに関しては、ドイツのモビリティ関連オンライン情報ソースである Zukunft Mobilität の記事によると、第一世代の S バーン・ネットワーク（ベルリン、ハンブルク）や、第二世代の S バーン・ネットワーク（フランクフルト、シュツットガルト、ミュンヘン）のように、大部分が都心部にあり独立している S バーン・ネットワークの運営は、ドイツ鉄道が独占しており、その他ノルトライン＝ヴェストファーレン州の多極的な S バーン・ネットワーク（ケルン、ライン＝ルール）や、第三世代 S バーン・ネットワーク（例：ニュルンベルク、ライプツィヒ、ドレスデン）においてもドイツ鉄道が大部分を運営している¹³⁹。

都市部の S バーンは法的見地からは鉄道であるが、技術的・経済的・計画的見地からは地下鉄システムに類似している。そのような特徴は、プラットフォームの高さなど S バーン独特の要件にあった特別車両を大量に有するドイツ鉄道にとって有利であり、他の鉄道企業による参入を妨げているという分析がみられる¹⁴⁰。5 つの大都市圏（ベルリン、ミュンヘン、ハンブルク、シュトゥットガルト及びライン＝マイン）においてドイツ鉄道が運営している S バーンの乗客数は、新型コロナウイルス流行前まで年間約 13 億人であった。これはドイツ鉄道における地域及び長距離路線の全乗客の半数を超える¹⁴¹。

ドイツ鉄道以外の S バーン運営企業の例には、Transdev のドイツ子会社で地域鉄道に特化した NordWestBahn が挙げられる。同社は、ブレーメン／ニーダーザクセン地域 S バーン（Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen）を運営している他、2022 年から始まるハノーバーの S バーン運営業務の落札に成功している¹⁴²¹⁴³。

非鉄道モード

ドイツにおける主要バス事業者の社は DB レギオであり、全国 400 以上の地方自治体において、合計約 13 万台のバスを運行し、2017 年の乗客数は約 6 億 3,200 万人に及ぶ¹⁴⁴。2020 年の上半期にドイツにおける地域バスサービスに係る合計 91 件の入札が実施され、年間走行距離にして合計 6,100 万 km が落札された。この新しく契約された走行距離のうち 44%（約 2,700 万 km）は、以前 DB レギオが運営していた。これに対し DB レギオは、合計 91 件のうち 59 件、走行距離にして約 4,000 万 km（全体の約 66%）の入札に参加し、そのうち約 1,950 万 km（同社が参加した入札で契約された総走行距離のうち約 48%、同時期に契約された総走行距離のうち約 32%）を落札した。なお、同社が落札した契約の期間は 2

¹³⁹ ZUKUNFT MOBILITÄT (2020)。

¹⁴⁰ ZUKUNFT MOBILITÄT (2020)。

¹⁴¹ ドイツ鉄道 (n.d.b), “Grün durch die Ballungsräume”, ドイツ鉄道サイト https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/Gruen-durch-die-Ballungsräume-4204826 2021 年 10 月 15 日閲覧。

¹⁴² NordWestBahn (n.d.), “Unsere Region der Regio-S-Bahn”, NordWestBahn サイト <https://www.nordwestbahn.de/de/regio-s-bahn/unsere-region/streckennetz> 2021 年 10 月 31 日閲覧

¹⁴³ SBH (n.d.), “Linienetz, Fahrzeuge, Aufgabenträger”, SBH サイト <https://www.sbahn-hannover-2022.de/de/die-sbahn-hannover-2022/ueber-uns> 2021 年 10 月 16 日閲覧。

¹⁴⁴ ドイツ鉄道 (n.d.c), “DB Bahn Regional”, ドイツ鉄道サイト https://www.deutschebahn.com/en/group/business_units/business_unit_db_regional-1212254?qli=true&pageNum=0&contentId=1212404 2021 年 10 月 18 日閲覧。

年から 10 年と様々である¹⁴⁵。

第3節 フランス

フランスにおける地域公共交通サービスの運営は、首都パリを含むイル・ド・フランス地域圏と、それ以外の地域で大きく分かれる。地域公共交通サービスは、コミューン（基礎自治体）およびその広域共同組織または地域圏（レジオン）レベルで配置されるモビリティ・オーソリティ（*autorité organisatrice de la mobilité*、以下 AOM）が監督部局となっている。AOM は、公共交通に関する許認可権限を有するほか、交通計画策定などの地域交通政策の実施、地方交通財政の管理をおこなう。イル・ド・フランス地域圏地域以外では、AOM が管轄する交通モードは主にトラムやバスといった非鉄道モードであり、これはフランスの地域公共交通サービスの多くが非鉄道モードによって提供されているためである。他方でイル・ド・フランス地域圏では、イル・ド・フランス・モビリティ（*Île-de-France Mobilités*）¹⁴⁶が AOM として鉄道を含めたあらゆる交通モードを一括で管轄している。地域公共交通サービスの提供は通常、第三者に委託されている。汚職の防止並びに経済活動及び公的手続における透明性に関する法律である通称サパン法（*loi Sapin*）（1994 年施行）の導入に伴い、公共交通サービス市場の自由化が推進されてきたが、運営企業の統廃合が進み、2023 年現在では少数の大企業が市場を寡占している状況にある。

第1項 公共交通の現状

フランスでは 2021 年上半期、新型コロナウイルス対策を目的とした規制が緩和されたことや、ストライキが沈静化したことにより、公共交通サービスの乗客数の売上は前年同期に比べて増加傾向にあった。パリを中心に公共交通サービスを運営するパリ交通公団（RATP）¹⁴⁷のイル・ド・フランス地域における 2021 年上半期の乗客数は、10 億 3,400 万人に上り、2020 年上半期と比較して 19%増であった。また 2021 年上半期時点では新型コロナウイルス蔓延前の 2019 年同期の水準と比べると乗客数は回復しきっていなかったが、外出制限が解除された 2021 年 6 月以降に回復が加速しており、同月の乗客数は 2019 年 6 月水準の 26%減うち、RER（*Réseau Express Régional*、イル・ド・フランス地域圏高速鉄道網、郊外鉄道線と市内の高速地下鉄が直通運転する列車サービス）と地下鉄は 31%減、ライトレールとバスは 19%減）の水準まで上昇した¹⁴⁸。

¹⁴⁵ DB Integrated Interim Report (n.d.), “DB Regional business unit”, DB Integrated Interim Report サイト <https://zbird.deutschebahn.com/2020/en/interim-group-management-report-unaudited/development-of-business-units/business-units-in-the-integrated-rail-system/db-regional-business-unit/development-of-transport-contracts-and-order-book> 2021 年 10 月 12 日閲覧。

¹⁴⁶ 1959 年に設立されたパリ運輸組合（*Syndicat des Transports Parisiens* : STP、県による一部事務組合）が 2000 年に STIF（*Syndicat des transports d’Île-de-France*、イル・ド・フランス交通政策組合、県と地域圏政府による一部事務組合）に引き継がれ、2017 年からはイル・ド・フランス・モビリティのブランド名を使用開始し、LOM（モビリティ新法）を受けて 2020 年に組織の正式名称もイル・ド・フランス・モビリティに変更した。イル・ド・フランス地域圏はコミューンが権限を有する他地域と異なり、県と地域圏政府のみが交通政策の権限を有する仕組みで、パリ市は県の資格を持つため例外的に権限を有する。Île-de-France Mobilités (n.d.), “Histoire”, Île-de-France Mobilités サイト <https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/histoire> 2022 年 9 月 15 日閲覧。

¹⁴⁷ RATP (n.d.), “RATP Group”, RATP サイト <https://www.ratp.fr/en/groupe-ratp> 2022 年 2 月 16 日閲覧。

¹⁴⁸ RATP (2021), “Clear results improvement despite the lingering impact of the health crisis”, RATP サイト <https://www.ratp.fr/en/groupe-ratp/newsroom/corporate/clear-results-improvement-despite-lingering-impact-health-crisis> 2022 年 2 月 16 日閲覧。

RATP の売上も徐々に回復しており、2021 年 6 月末時点での RATP グループ全体の売上高は、前年比 5.1%増の 28 億 8,700 万ユーロであった。RATP の営業利益（EBIT、金利払前税引前利益）は、2020 年上半期の 1 億 1,400 万ユーロから 2021 年上半期には 1 億 7,100 万ユーロに増加した。また、RATP グループの純利益は 1 億 500 万ユーロで、2020 年 6 月と比較して 1 億 9,300 万ユーロ増加した¹⁴⁹。

RATP によるパリ地域への投資も増加傾向にあり、2021 年上半期の投資額は 17%増の 10 億 4,100 万ユーロであった。これには、ソシエテ・デュ・グラン・パリ（Société du Grand Paris）を代表する、オルリー空港までの 14 号線南延伸工事の予算 1 億 9,500 万ユーロが含まれている。フランスでは現在、2024 年にパリで開催される夏季オリンピックに向けて様々な工事が進められており、この 14 号線の工事もオリンピック関連の投資プログラム（2021 年～2024 年で 84 億ユーロ規模）の一環である。その他の主な RATP による投資先としては、地下鉄 4、11、12 号線、トラム T1、T3b の延長、RER B 線の新しい車両の購入、4 号線の自動化、6 号線の近代化などがある¹⁵⁰。

また RATP はバス事業において、2025 年までにバスの全てをディーゼルバス等から「グリーンバス」に置き換えることを目的とした計画「Bus 2025 Plan」を 2014 年に発表している。この計画は、パリ地域の温室効果ガス排出量を 20%削減するという都市交通計画に沿ったものであり、イル・ド・フランス・モビリティも推進している¹⁵¹。この計画に従い、2024 年のオリンピックに向けて既存のディーゼルバス最大 800 台を電気バスに置き換えるため、RATP は 4 億ユーロの予算を割り当てた。また、2025 年までにバスの 3 分に 2 を電気バスに、3 分の 1 をバイオガスバスに転換することも目標としている。バスの転換にあたり、Heuliez Bus、Alstom、Bolloré の 3 つのバス製造企業にそれぞれ 1 億 3,300 万ユーロずつが割り当てられた¹⁵²。以下の写真は、フランスにおけるバス転換で導入が進められている電気バスの一例としてパリ市内に導入されたものである。



図 1-5 パリに導入された新型の電気バス（撮影：国土交通政策研究所）

¹⁴⁹ RATP (2021)。

¹⁵⁰ RATP (2021)。

IRJ (2021), “RATP reports higher passenger numbers, improved Ebit in first half”, IRJ サイト
<https://www.railjournal.com/financial/ratp-reports-higher-passenger-numbers-improved-ebit-in-first-half/> 2022 年 2 月 17 日閲覧。

¹⁵¹ Intelligent Transport (2015), “RATP’s Bus 2025 Plan”, Intelligent Transport サイト。
<https://www.intelligenttransport.com/transport-articles/16961/ratps-bus-2025-plan/> 2022 年 2 月 10 日閲覧

¹⁵² Elective.com (2019), “Paris: RATP to order 800 electric buses by 2024”, Elective.com サイト。
<https://www.electrive.com/2019/04/10/paris-ratp-to-order-800-electric-buses-by-2024/> 2022 年 2 月 1 日閲覧

第2項 地方制度

フランスの地方制度は、主に地域圏（レジオン：région）、県（デパルトマン：département）及び基礎自治体であるコミューン（commune）の3層で構成されている。これらの地方公共団体（collectivité territoriale）には立法権が付与されておらず、特定分野の規制及び各々の予算を通じて、各々の任務を遂行している。地方公共団体における行政の自由は、憲法に明確に規定されており、各層の財務上の独立性によって担保されている。各層には各々の任務を遂行するための一般的な権限が付与されており、3層間での上下関係はない¹⁵³。

かつてフランスは、県とコミューンの2つの地方公共団体から構成されており、より中央集権的な国家であったが、1982年の「コミューン、県、レジオンの権限と自由に関する法律（Loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions）」¹⁵⁴を中心とする一連の法律に基づき、更なる地方分権改革が推進された¹⁵⁵。中央政府から地方への権限移譲が進められ、直接選挙で選出された議員で構成される地域圏議会が運営する地域圏も地方自治体となった。地域圏や県の行政権（conseil général et conseil régional）も、それぞれの議会議長に移譲された。2003年の憲法改正で地方分権化はさらに進み、地域圏政府が憲法上の地方公共団体に位置づけられ、フランスは地方分権に基づく統一国家となった。この改革の結果、地方公共団体が財務上独立することとなり、住民投票が設けられた。2004年には、県と地域圏政府に新たな権限が付与された¹⁵⁷。その後の州の再編・統合を経て、2021年1月1日現在、海外領土を含め18地域圏、101県、及び約3万5,000のコミューンが存在している¹⁵⁸。

フランスのコミューンは数が多く、人口規模が小さいのが特徴で、2021年1月1日現在、人口1,000人未満のコミューンが全体の約70%を占めている¹⁶⁰。このため、複数のコミューンが、1つまたは複数の公共サービスの管理をコミューン間協力機関（établissement public de coopération intercommunale：EPCI）に移管し、コミューン同士のリソースを共有することが可能になっている。1992年に創設されたコミューン共同体（Communauté de communes：CC）をはじめ、独立財源を持つEPCIには以下の4種類があり、ほとんどのコ

¹⁵³ European Committee of the Regions (n.d.) “France”, European Committee of the Regions サイト <https://portal.cor.europa.eu/divisionpowers/Pages/France-Introduction.aspx> 2021年9月1日閲覧。

¹⁵⁴ Légifrance (2012), “Loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions”, Légifrance サイト

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000880039/> 2021年9月1日閲覧。

¹⁵⁵ これらの法律は、当時の内務・地方分権大臣の名前からドゥフェール法（lois Defferre）と呼ばれる。

Vie publique (2019), “Les lois Defferre, premières lois de decentralization”, Vie publique サイト <https://www.vie-publique.fr/eclairage/38438-les-lois-defferre-premieres-lois-de-decentralisation> 2021年9月2日閲覧。

¹⁵⁶ Vie publique (2019a), “Qu'est-ce que l'acte I de la décentralisation ?”, Vie publique サイト <https://www.vie-publique.fr/fiches/19608-quest-ce-que-l-acte-i-de-la-decentralisation-les-lois-defferre> 2021年9月2日閲覧。

¹⁵⁷ European Committee of the Regions (n.d.)。

¹⁵⁸ Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) (2021), “Code officiel géographique au 1er janvier 2021”, Insee サイト <https://www.insee.fr/fr/information/5057840> 2021年9月2日閲覧。

¹⁵⁹ 地方公共団体総局（Direction Générale des Collectivités Locales：DGCL）(2021), “Bulletin d'information statistique de la DGCL”, collectivites-locales.gouv.fr サイト https://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/Accueil/DESL/2021/BIS/bis_desl_interco_2021.pdf 2021年9月2日閲覧。

¹⁶⁰ 地方公共団体総局 (2021a), “Les collectivités locales en chiffres 2021”, collectivites-locales.gouv.fr サイト https://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/Accueil/DESL/2021/0_CL_en_chiffres_2021.pdf 2021年9月2日閲覧。

ミュンがいずれかに所属している¹⁶¹。

表 1-11 独立財源を持つコミューン間協力機関（EPCI）の種類と数（2021 年 1 月時点）

種類	概要	数
コミューン共同体 (Communauté de communes : CC)	複数のコミューンを飛び地のない一つの領域としてまとめた EPCI ¹⁶²	995
都市圏共同体 (Communauté d'agglomération : CA)	人口 1 万 5 千人以上の 1 つ以上のコミューンを中心とし、人口合計 5 万人以上となる複数のコミューンを飛び地のない一つの領域としてまとめた EPCI ¹⁶³	223
中核都市共同体 (Communauté urbaine : CU)	人口合計 25 万人以上となる複数のコミューンを飛び地のない一つの領域としてまとめた EPCI ¹⁶⁴	14
メトロポール (métropole)	2010 年から導入された新しいカテゴリーで、2014 年、2017 年の新法により、人口合計 40 万人以上の EPCI であることなどの諸条件が規定されている※ ¹⁶⁵	21

※リヨン・メトロポール (métropole de Lyon) は、旧リヨン大都市共同体と、同共同体が含まれるローヌ (Rhône) 県の権限を引き継いだ特例で、EPCI として扱われない。

出典 Vie-Publique.fr¹⁶⁶、地方公共団体総局 (Direction générale des collectivités locales) ¹⁶⁷を基に作成

上述の独立財源を持つ EPCI のほかに、独立財源を持たず、加盟コミューンからの拠出金を財源とし、特定 (1 つのみ、または複数) のサービスや事業を目的とするコミューン間組合 (syndicat de communes) も EPCI として存在する¹⁶⁸。

第3項 地域交通事業に関連する法律・規制

フランスにおける交通全般に関する法律は、2010 年に施行された交通法典 (Code des transports) にまとめられており、その内容は 2019 年に制定されたモビリティ新法 (LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités) 等を通じて改正されてきた。また公共交通は、都市開発や環境対策の分野に関わることから、それらの分野の法律におい

¹⁶¹ 地方公共団体総局 (2021)。

¹⁶² Vie publique (2021), “Qu'est-ce qu'une communauté de communes ?”, Vie publique サイト <https://www.vie-publique.fr/fiches/20125-quest-ce-quune-communaute-de-communes> 2021 年 9 月 3 日閲覧。

¹⁶³ Vie publique (2021a), “Qu'est-ce qu'une communauté d'agglomération ?”, Vie publique サイト <https://www.vie-publique.fr/fiches/20126-quest-ce-quune-communaute-dagglomeration> 2021 年 9 月 3 日閲覧。

¹⁶⁴ Vie publique (2021b), “Qu'est-ce qu'une communauté urbaine ?”, Vie publique サイト <https://www.vie-publique.fr/fiches/20122-quest-ce-quune-communaute-urbaine> 2021 年 9 月 3 日閲覧。

¹⁶⁵ Vie publique (2021c), “Qu'est-ce qu'une métropole ?”, Vie publique サイト <https://www.vie-publique.fr/fiches/20129-quest-ce-quune-metropole> 2021 年 9 月 3 日閲覧。

¹⁶⁶ フランス法律・行政情報局 (Direction de l'information légale et administrative : DILA) が提供する政策関連資料サイト

Vie publique (n.d.), “À propos”, Vie publique サイト <https://www.vie-publique.fr/vie-publique-propos> 2021 年 9 月 3 日閲覧。

¹⁶⁷ 地方公共団体総局 (2021)。

¹⁶⁸ Vie publique (2021d), “Qu'est-ce qu'un syndicat de communes ?”, Vie publique サイト <https://www.vie-publique.fr/fiches/20123-quest-ce-quun-syndicat-de-communes> 2021 年 9 月 3 日閲覧。

て公共交通機関に求められる義務や予算の配分が定められていることもある。その他、公共交通事業に係る調達に関しては、2019年に施行された公共調達法典（Code de la commande publique）に、コンセッション契約を促すことを目的とした規定が含まれている。以下の表にフランスの地域公共交通事業に関連する主要な法律をまとめる。

表 1-12 フランスの地域公共交通事業に関連する主要な法律

名称	概要・目的等	施行年
交通法典（Code des transports） ¹⁶⁹	フランス国内の交通関連の法律を統合し、同国の交通に関する目標や義務、各分野の規制や基準を規定する。	2010
モビリティ新法（LOM） ¹⁷⁰	AOM 再編、新しいモビリティサービスの支援、MaaS に向けたデータ開放、イル・ド・フランス地域圏のバス市場開放に向けた法整備など、様々な分野にわたり全ての人々のための日常のモビリティを改善する法改正、施策を規定する。	2019
公共調達法典（Code de la commande publique） ¹⁷¹	公共調達及びサービス・コンセッション調達に関する諸規定・文書を集めた法典であり、公共交通機関においてコンセッション調達を導入し、競争を活性化することを目指した EU のコンセッション指令（2014/23/EU）を反映した内容も含まれる。	2019
環境グルネル法（第 I & 第 II 法）（Grenelle I & II） ¹⁷²	2009 年に制定・施行されたフランス政府の環境保護及び温暖化対策に関する重点領域と国家のコミットメントを規定する。交通、建物、エネルギー、生物多様性等のカテゴリーに分かれており、交通分野に関しては、2020 年までの温室効果ガス 20%削減（2009 年比）、化石燃料への一部業種の依存度低減などを目標として掲げている ¹⁷³ 。	2009・2010

出典 複数の資料を基に作成

1) 交通法典（Code des transports）

交通法典は、国内交通基本法（Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs : LOTI、1982 年制定）を含む同国の陸上、水上、航空に至るあらゆる交通モードに関わる法律を統合したもので、交通に関する目標や義務、及び関連分野の規制や基準などを集成している。交通法典は、陸上、水上、航空に至るあらゆる交通モードを

¹⁶⁹ Légifrance (2021), “Code des transports”, Légifrance サイト

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000023086525/ 2021 年 10 月 28 日閲覧。

¹⁷⁰ Légifrance (2021a), “LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (1)”, Légifrance サイト <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039666574/2021-10-28/> 2021 年 10 月 28 日閲覧。

¹⁷¹ Légifrance (2021b), “Code de la commande publique”, Légifrance サイト

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000037701019/ 2021 年 10 月 28 日閲覧。

¹⁷² 正式名称は、LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement（2009 年 8 月 3 日環境グルネルの導入に関連するプログラムに関する法 2009-967）及び LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement（2010 年 7 月 12 日環境への国家的コミットメントに関する法 2010-788）で、合わせてグルネル法とよばれる。

¹⁷³ Grantham Research Institute (n.d.), “Grenelle I”, Grantham Research Institute サイト <https://climate-laws.org/geographies/france/laws/grenelle-i> 2021 年 12 月 22 日閲覧。

包括し、過去に施行されていた交通諸法の多くの条項を統合したものである¹⁷⁴。同法典の法律部分¹⁷⁵は以下の 6 部から構成されている。

- 第 1 部 共通規定
- 第 2 部 鉄道及び軌道交通
- 第 3 部 道路交通¹⁷⁶
- 第 4 部 内航海運及び河川輸送
- 第 5 部 海洋輸送及び航行
- 第 6 部 民間航空

第 1 部は共通事項として、2 種以上のモードに関連する規定や、一般的な規定を再編成したものである。例えば、第 1 部の第 1 編には「交通権 (Le droit au transport)」に関する規定が上述した LOTI から移行され、すべての交通利用者の移動する権利に関する以下のような条項等が含まれている。

L1111-1 条 (2019 年 12 月 24 日 LOM 第 8 条・11 条による改正)

全国土において編成されるモビリティは、利用者のニーズを満足させなければならない、移動制約者・障害者を含むすべての個人が移動する権利、アクティブモビリティ（徒歩・自転車）を用いた手段を含む手段選択の自由、そして自身の財を自ら輸送するのがあるいは自身が選んだ組織や企業にゆだねるかどうかの自由もまた保障しなければならない。これらの目的の遂行は、共同体にとっての経済的・社会的・環境的状况を前進させ、座りすぎ防止ならびにリスク、事故、公害、騒音、汚染物質と温室効果ガスの排出の制限ないし削減するという目標の尊重のもとで、実施される。

L1111-2 条 (2019 年 12 月 24 日 LOM 第 8 条による改正)

モビリティの権利の進展は、アクセス、質、とくに公共に開かれた交通手段の利用に対する価格や費用の面で、合理的な状態で利用者が移動できることを可能にする。

第 2 部以降は、異なる交通モード別に、関連する法律の条項や、新たに設けられた規定が集成されている。同法典は、施行後も関連法律の制改定に合わせて改定されている。

2) モビリティ新法 (LOM)

2019 年に成立・施行されたモビリティ新法 (Loi d'orientation des mobilités : LOM) は、モビリティに関する地域格差の解消、大型インフラプロジェクトから日常的モビリティへの投資方針転換（価格、利便性、環境への影響等を踏まえた改善）、新しいモビリティサービスの発展支援などを目的とし、様々な分野にわたって全ての市民のためのモビリティを

¹⁷⁴ Légifrance (2020), “Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs”, Légifrance サイト <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000319738/> 2021 年 10 月 28 日閲覧。

¹⁷⁵ フランスの諸法典には、立法部分 (Partie législative、条文番号が L で始まる) のほかに、行政命令部分 (Partie réglementaire、条文番号が R、D など始まる) が含まれる。

¹⁷⁶ 交通法典の道路交通に関する規定は、日本の道路運送法に相当する内容である。道路インフラは、交通法典とは別に道路法典によって規定されている

改善するための法改正や施策を規定している。特に後述のように、従来の AOM の管轄市域は都市部周辺に偏っていたが、LOM による制度改正により、フランス全土が AOM によってカバーされることになった。またイル・ド・フランス地域圏のバス市場開放に向けた法整備なども含まれている¹⁷⁷。

LOM 法の背景としては、従来の交通政策が、以下の点で市民の現実のニーズに適合しなくなっており、これらに対応するためには、モビリティ政策の大幅な変革が必要であることが挙げられている。

<LOM 法の背景>

- 多くの地域で交通手段が不足し、自家用車以外の選択肢がないことで経済的負担や移動の自由に格差が生まれている
- 環境、気候の危機に際し、移動のあり方に変化が求められている
- TGV を始めとする大型プロジェクトに投資が集中し、日常的なニーズが犠牲にされてきた
- 新しい交通技術やプラクティス、新しいサービス及びソリューションが生まれている

これらの課題に対応し、全ての市民のためのモビリティを改善することを目的とした、LOM の 5 つの分野における具体的な方針や施策の例を以下にまとめる。

表 1-13 フランス「モビリティ新法 (LOM)」概要

分野	概要
全ての人、全ての地域にモビリティを提供	全ての地域で全ての市民に交通ソリューションを提供すべく、全土を AOM でカバーする 障害者や移動に不自由のある人々のためのモビリティ政策（サービスや経路のアクセシビリティに関するデータ公開など）
新しいモビリティソリューションの成長を支援	データ開放により交通情報へのアクセス、複数ソリューションの発券統合（MaaS）を可能にする 2022 年までに自律走行車両（自律走行シャトル（navettes）を優先）の定常的運用を可能とする カープール（covoiture）促進のため、公共交通機関や既定の人数を乗せた車両、超低排出車両のみが走行できる車線の設置を許可 フリーフローティング型のサービスに対する新たな規制枠組みとして、自治体による事前認可制度を規定
モビリティのエコ化を実現	2040 年までに化石燃料使用の自動車の販売を禁止する方針 大規模な自転車促進策、3.5 億ユーロ（約 450 億円）の自転車基金設立など 2020 年までに電気自動車用の公共充電ポイントを 5 倍に、新築・改装した建物の 10 台以上の駐車場に対する充電設備導入の義務化など よりクリーンな通勤の促進、相乗りや自転車による通勤に年間最大 400 ユーロ（約 5 万円）提供など 低排出モビリティゾーン設置の促進
日常の交通手段への投資を増加、改善	大規模な新規プロジェクトよりも日常的な交通手段を重視した投資方針への明確な転換（既存ネットワーク保守・改善、RER 整備計画、農村部の飛び地化の是正など）

¹⁷⁷ エコロジー転換省 (n.d.), “Les mesures clés de la #LoiMobilités”, エコロジー転換省サイト
<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/LOM%20-%20Mesures%20cl%C3%A9s.pdf> 2021 年 9 月 6 日閲覧

分野	概要
輸送の適切な運営を保証	交通安全の強化、港湾の競争力と安全強化、RATP バスの競争開放に伴う従業員の雇用契約移行や運行条件保証、高速道路会社の料金システム、特定の地域鉄道ネットワーク管理の委託などに関する法整備

出典 エコロジー転換省 (Ministère de la Transition écologique) 資料¹⁷⁸を基に作成

3) 公共調達法典 (Code de la commande publique)

公共調達法典は、それまで約 30 存在していた公共調達やコンセッション調達の関連法や規制文を一か所にまとめ、内容を文脈に合わせて順序だてて整理することで、調達主管組織や契約関連組織等による関連法の参照を容易にし、間接的に公共調達における競争を促すことを目的として編纂された。公共調達法典に統合された法律や規制には、以下の様なものが含まれる。統合のプロセスでは、それぞれの法律や規制への抜本的な変更は加えられず、基本的には内容の整理や一貫性の確保、誤植の修正、矛盾の解消のみが行われた¹⁷⁹。

＜公共調達法典に統合されたフランスの関連法・条例の一例＞

- 公共調達に関する 2015 年 7 月 23 日の条例第 2015-899 号
- コンセッション契約に関する 2016 年 1 月 29 日の条例第 2016-65 号
- 公的プロジェクト管理およびその民間プロジェクト管理との関係に関する 1985 年 7 月 12 日の法律第 85-704 号
- 下請け業務に関する 1975 年 12 月 31 日の法律第 75-1334 号
- 公共調達契約における支払い遅延に関する 2013 年 3 月 29 日の政令第 2013-269 号

公共交通法典は公共調達の主管組織に対し、業務や物品、サービスの提供にあたり、内部リソースを活用するか外部組織に委託するかを選択権限を与えるとともに、公共調達を行う際には諸手続きを公平性、透明性、自由アクセスの原則を基に進めるように求めている。また法典には、関連法についてまとめたパートと、関連規制についてまとめたパートが含まれており、それぞれのパートでは別途以下の 3 つの小題が含まれている（ただし規制パートには①は含まれない）¹⁸⁰。

- ①. 法律・規制を適応する際の定義と範囲（公共調達契約とコンセッション契約の概要、関連組織、法典の適応方法等）
- ②. 公共調達契約（公共調達契約に適応されるルール、契約の種類、特殊事例等）
- ③. コンセッション契約（コンセッション契約に適応されるルールの詳細等）

なお法典では、公共調達契約とコンセッション契約は以下のように定義されている¹⁸¹。

¹⁷⁸ エコロジー転換省 (n.d.)。

¹⁷⁹ François-Guilhem Vaissier (2019), “The first French public procurement code has entered into force,” White & Case サイト <https://www.whitecase.com/publications/alert/first-french-public-procurement-code-has-entered-force> 2 月 15 日閲覧。

¹⁸⁰ Légifrance (2018), “Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 portant partie législative du code de la commande publique,” Légifrance サイト <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000037695207> 2022 年 2 月 15 日閲覧。

¹⁸¹ Légifrance (2018)。

- **公共調達契約**…この法典の対象となる一組織以上の購入者（公的組織）が、一組織以上の事業者との間で締結した契約のこと。金銭や同等の価値を持つ報酬と引き換えに、作業、物資、サービスに関する需要を満たすことを目的としている。
- **コンセッション契約**…この法典の対象となる一組織以上の付与機関（公的組織）が、作業の実施またはサービスの運用に関するリスクを一組織以上の事業者に転換しつつ、作業やサービスの実施・管理を委託する契約のこと。報酬として、契約の対象となる作業やサービスを実施する権利や、作業やサービスによって生まれる価値を得る権利が与えられる。

なお公共調達法典の編纂の背景には、コンセッション契約に関する定義や規定を明確化した EC 指令 2014/23（いわゆるコンセッション指令）があり、この指令を基に国内の法体系を整理することが編纂の大きな動機の一つであった。また汚職の防止並びに経済活動及び公的手続における透明性に関する法律であるサパン法も編纂の基盤となっている¹⁸²。

第4項 交通事業の運営概況・事業主体

フランスにおける地域公共交通（長距離交通を除く）の監督部局は、LOM などにより改定された交通法典によって規定されており、基本的には地域鉄道は地域圏政府、都市交通（主に非鉄道モード）はAOMの管轄となっている。例外としてパリ市を含むイル・ド・フランス地域圏では、交通法典に基づき、イル・ド・フランス・モビリティが同地域圏内すべての交通モードを一括管轄している。

1) 地域鉄道

フランスの地域公共鉄道サービスには、イル・ド・フランス地域圏以外では短距離の地域列車サービス（Transport Express Régional : TER）があり、地域圏政府が域内の旅客鉄道サービスを管轄することが規定されている（交通法典 L2121-3）。イル・ド・フランス地域圏ではイル・ド・フランス・モビリティが管轄する Transilien と呼ばれるパリ近郊鉄道¹⁸³や、パリ市内の急行地下鉄と郊外路線が直通運転する RER（Réseau express régional d'Île-de-France）がある。

なお、同国における地域を超えた公共鉄道サービスには、他に高速・長距離路線（Train à Grande Vitesse : TGV）及び都市間鉄道の国土均衡発展列車（Trains d'Équilibre du Territoire : TET）などがあり、ともに国が管轄している¹⁸⁵¹⁸⁶。

2) 都市交通（イル・ド・フランス地域圏以外）

AOM は、各管轄地域におけるモビリティサービスの監督部局であり、その定義や権限は

¹⁸² Légifrance (2018)。

¹⁸³ SNCF (n.d.), “TER”, SNCF サイト <https://www.sncf.com/en/passenger-offer/travel-by-train/ter> 2021 年 10 月 1 日閲覧。

¹⁸⁴ SNCF (n.d.a), “TRANSILIEN”, SNCF サイト <https://www.sncf.com/en/passenger-offer/travel-by-train/transilien> 2021 年 10 月 1 日閲覧。

¹⁸⁵ CER (2017)。

¹⁸⁶ SNCF (2021), “RAIL MARKET LIBERALIZATION”, SNCF サイト <https://www.sncf.com/en/group/profile-and-key-figures/about-us/opening-up-to-competition> 2021 年 10 月 14 日閲覧。

交通法典の L1231-1 以下において規定されている¹⁸⁷。従来、AOM は当該地域のコミューンの自主的な判断で設置されており、主に人口が集中した都市部に設置されていた。そのため、人口集積がある都市を含まないエリアでは AOM が設置されず、公共的なモビリティサービスが提供されていない事も多かった（AOM が設置されていないエリアでは、TER の列車ないし県管轄の都市間路線バスのように、地域間を結ぶ路線しか公共交通は提供されていなかった）。そこで、フランス全土を AOM の管轄地域としてカバーするために、前述の LOM 法の第 8 条 III の下、従来 AOM によって管轄されていない地域は、CC の構成員である各コミューンが CC を AOM として指定する（つまり、CC が AOM となる）か、混合組合（Syndicats Mixtes）¹⁸⁸などの EPCI を新設して AOM とするかを決めることが規定された。当該地域における AOM の指定・設置が行われない場合は、地域圏政府（Région）が AOM 機能を担う。その結果、AOM 権限移譲の最終期限とされた 2021 年 7 月 1 日以降、農村部を含む全国が AOM の管轄対象となっている¹⁸⁹。

具体的には、LOM による改定後の交通法典 L1231-1 条 I に、以下が AOM 機能を担い得る組織として規定されている。また同条 II に、LOM 第 8 条 III に規定されているコミューン間協力組織としての AOM 権限が未設置の CC の領域については、地域圏政府が AOM となることが規定されている。

<AOM 機能を担い得る組織>

- 都市圏共同体（CA）
- 中核都市共同体（CU）
- メトロポール
- リヨン・メトロポール
- 地方公共団体基本法典（Code général des collectivités territoriales）L5210-1-1 条 V に言及される（他の EPCI に属さないコミューン（島など））で、地域圏政府に AOM 権限を委譲していないもの
- その他のコミューン（※2021 年 7 月 1 日期限の権限移譲を行うまで）
- 構成員であるコミューンが AOM として指定したコミューン共同体（CC）
- 地方公共団体基本法典 L5721-1、L5722-2 に言及される混合組合
- 構成員である EPCI が権限を委譲した、地方公共団体基本法典 L5741-1 に言及される地域・農村調整機関（pôles d'équilibre territorial et rural : PETR）¹⁹⁰

¹⁸⁷ Cerema (2020), “Liste et composition des Autorités Organisatrices de la Mobilité au 1er janvier 2020”, Cerema サイト <https://www.cerema.fr/fr/actualites/liste-composition-autorites-organisatrices-mobilite-au-1er-2> 2021 年 9 月 6 日閲覧。

¹⁸⁸ 地域協力や特定の業務やサービス実施のための組合で、EPCI ではない。コミューン及び EPCI のみ、または EPCI のみで構成されている閉鎖型（syndicats mixtes fermés : SMF）と、コミューン、県、州や他の法人を含むオープン型（syndicats mixtes ouverts : SMO）がある。

Vie publique (2021e), “Coopération locale : qu'est-ce qu'un syndicat mixte?”, Vie publique サイト <https://www.vie-publique.fr/fiches/20121-cooperation-locale-quest-ce-quun-syndicat-mixte> 2021 年 9 月 6 日閲覧。

¹⁸⁹ GART (2020), “Loi d'orientation des mobilités : décryptage des principales dispositions -Guide à l'attention des autorités organisatrices de la mobilité, Version 2”.

¹⁹⁰ メトロポール圏外（農村部に限らない）の EPCI 間協力のための調整機関。

以下の図は、2021 年 7 月 15 日時点（LOM による AOM 再編後）の AOM 配置状況を示す。色分けはそれぞれ、AOM 機能を有する CC（緑色）、組合型 AOM に所属する CC¹⁹¹（濃緑色）、AOM として機能することを選択し、そのための手続き中の CC（薄緑色）、2021 年 1 月 1 日時点で AOM として機能していた組織（CC 以外、水色）、地域圏政府が AOM として機能（黄色）である。

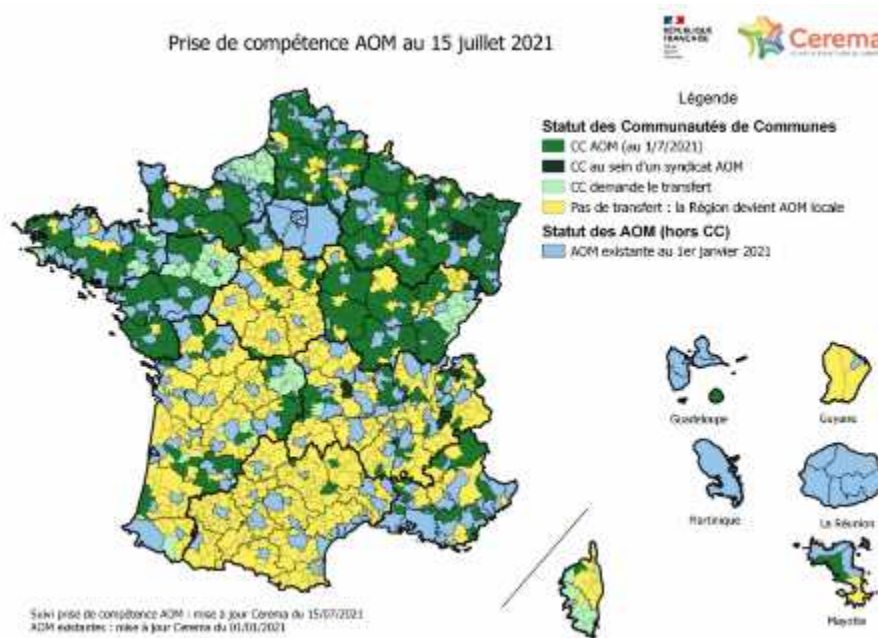


図 1-6 フランス：AOM 配置状況（2021 年 7 月 15 日時点）

出典 Cerema¹⁹²

AOM の主な役割は、管轄区域内における気候変動、大気・騒音汚染、都市のスプロール化¹⁹³に関する目標の達成を目指し、同区域内の以下のような交通関連サービスの提供を計画、調整することである¹⁹⁴。

<AOM の主な役割>

- 定期的公共交通サービス
- オンデマンドの公共交通サービス
- 通学交通サービス
- アクティブモビリティ（徒歩や自転車など、人間の身体活動を用いる移動手段）及び共有型モビリティサービス（例：カープール、カーシェアリング、自転車レンタル）の企

Vie publique (2021f), “Qu'est-ce qu'un pôle d'équilibre territorial et rural?”, Vie publique サイト <https://www.vie-publique.fr/fiches/20134-quest-ce-quun-pole-dequilibre-territorial-et-rural-petr> 2021 年 9 月 6 日閲覧。

¹⁹¹ CC が AOM とならず混合組合に権限を委譲した場合。

¹⁹² Cerema (2021), “Prise de la compétence d'organisation des mobilités par les communautés de communes : panorama au 15 juillet 2021”, Cerema サイト <https://www.cerema.fr/fr/actualites/prise-competence-organisation-mobilites-communautes-communes> 2021 年 10 月 11 日閲覧。

¹⁹³ 無計画の中で無秩序に市街地が広がっていくこと。

¹⁹⁴ Cerema (2020)。

画や開発の援助

- 経済、社会的弱者や障害者、移動制限者の移動手段へのアクセスを改善するためのモビリティサービスの整備や開発の援助、個人を対象としたモビリティ補助金の支給や個別相談及びサポートサービスの提供など
- 貨物輸送サービスまたは都市物流サービスの整備（民間による供給が不足している場合にのみ）

また LOM による改定後、交通法典に地域圏政府の AOM としての役割が明記され、上述の AOM (AOM locale) と同じサービス及び鉄道サービスに対する権限が、地域圏内の AOM の管轄範囲を超える部分について与えられている（交通法典 L1231-3、L2121-3 など）。また上述のように、CC が AOM locale とならない場合は、地域圏政府が代理でその権限を有することになる¹⁹⁵。

その他、10 万人以上の人口を抱える AOM は、モビリティ計画 (plan de mobilité : PDM) を策定することが義務付けられている。この PDM とは、人や物の輸送、交通及び駐車場に関わる組織を統治する地域原則を定めるものであり、先述した LOM の下、以前の都市圏交通計画 (Plan de Déplacements Urbains : PDU) を置き換えたものである（交通法典 L1214-1）¹⁹⁶¹⁹⁷。

AOM は、地域公共交通サービスを自ら運営するか、第三者に委任するかを選択することが可能であり、地域公共交通サービスの一部を直接提供し、残りを第三者に委託するなど、両方の手段を組み合わせる場合もあり得る¹⁹⁸。AOM が公共交通サービスを自ら運営する場合、AOM に帰属する要員及び車両が利用され、同業務の収入及び支出は AOM の予算の一部となっている¹⁹⁹。このような AOM による公共交通サービス運営業務は「régie」と呼ばれている。なお同業務は、AOM の自己資金を充てて提供する他、商工的公施設法人 (établissements publics industriels et commerciaux : EPIC) と呼ばれる財政的・法的に一定の自律性を持つ事業体²⁰⁰や、2 つ以上の地方自治体を株主とし、株主の管轄区内で特定事業を営む公開有限会社である地方公共企業体 (société publique locale : SPL) を形成して提供される場合もある²⁰¹。

3) 都市交通（イル・ド・フランス地域圏）

パリ市を含むイル・ド・フランス地域圏では、交通法典（L1241-1～L1241-20）に基づき、

¹⁹⁵ エコロジー転換省 (n.d.a), “Le cadre d'intervention de l'AOM et de l'AOM régionale”, エコロジー転換省サイト <https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/faq/gouvernance> 2021 年 10 月 1 日閲覧。

¹⁹⁶ Cerema (2020a), “PDU obligatoires au 1er janvier 2020”, Cerema サイト <https://www.cerema.fr/fr/actualites/pdu-obligatoires-au-1er-janvier-2020> 2021 年 10 月 21 日閲覧

¹⁹⁷ エコロジー転換省 (2021a), “L'organisation de la mobilité en France”, エコロジー転換省サイト <https://www.ecologie.gouv.fr/lorganisation-mobilite-en-france> 2021 年 10 月 14 日閲覧

¹⁹⁸ Transbus.org (n.d.), “Organisation des transports publics de voyageurs”, Transbus.org サイト <https://www.transbus.org/dossiers/ao.html> 2021 年 10 月 17 日閲覧。

¹⁹⁹ Odile Heddebaut (2017), “The Evolution of Public Transport Contracts in France”, International Transport Forum サイト <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/public-transport-contracts-france.pdf> 2021 年 10 月 25 日閲覧。

²⁰⁰ UTP (n.d.), “ORGANISATION”, UTP サイト <https://www.utp.fr/transport-urbain/organisation> 2021 年 10 月 24 日閲覧。

²⁰¹ UTP (n.d.)。

フランス国内の他地域と異なり、同地域圏の AOM であるイル・ド・フランス・モビリティが管轄区域内のあらゆる交通モード（バス、メトロ、トラム、鉄道を含む）を管理している。

第5項 官民の役割分担（行政側の発注・契約形態等）

1) 地域鉄道

1982 年制定の LOTI 法以来、フランス国鉄（Société nationale des chemins de fer français : SNCF）はフランス国有鉄道網（Réseau ferré national : RFN）を介して乗客を輸送することを許可された唯一の組織として規定されていた。しかしながら、EU 規則 2338/2016 に準拠する形で国内鉄道市場の開放を定めた「新しい鉄道協定のための法律（LOI n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire）（以下、新鉄道協定法）」²⁰²が制定されたことにより 2018 年に交通法典が改定され、競争入札の導入による国内鉄道市場の開放計画が発表されている。

SNCF による地域鉄道市場の独占は、「鉄道輸送は公共サービスであり、市場の論理に左右されるべきではない」という考えに基づいており²⁰³、地域圏政府及び国家当局は、地域及び長距離の鉄道の運営すべてを SNCF のみと直接契約してきた。2017 年に CER が発表した報告書によると、フランスでは、公共サービスは利益を追及するための手段ではないと考える傾向があり、契約では概して利益率の少なめな契約金が設定される。これは、公共サービスを通じて一定の利益を上げることが当然と考えられている英国などの他国とは対照的である。こういった背景もあり、フランスでは地域圏政府と交通事業者（SNCF）との契約において、収益リスクは両者間で共有されている²⁰⁴。なお、地域鉄道に関する委託契約期間は平均約 8 年である²⁰⁵。

地域鉄道サービスで使用する鉄道車両の調達に関しては、通常地域圏政府当局が出資しているが、SNCF が出資する場合もある。地域圏政府当局は、SNCF との契約のもと、運行及び鉄道車両更新・インフラ改善のための資金を SNCF に提供している他、鉄道車両の償却費なども間接的に負担している。一方、それらの鉄道車両は従来 SNCF が所有権を有しており、仕様策定やメーカーとの交渉など、調達プロセスや調達後の保守等も SNCF が管理している。ただし、下記の競争入札の導入計画の一部として、地域圏政府当局が地域鉄道サービスに必要な車両や作業場の所有権を確保することも可能となる^{206,207}。

2018 年新鉄道協定法、及び同法による改定後の交通法典を根拠法とする競争入札への移行計画では、地域圏政府（イル・ド・フランス地域圏を除く）管轄下の TER（地域列車サ

²⁰² Légifrance (n.d.), “LOI n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire (1)”, Légifrance サイト <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000037111503/> 2021 年 10 月 8 日閲覧。

²⁰³ Le monde (2018), “SNCF : que signifie l'ouverture à la concurrence?”, Le monde サイト https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2018/02/26/sncf-que-signifie-l-ouverture-a-la-concurrence_5262897_4355770.html 2021 年 10 月 5 日閲覧。

²⁰⁴ CER (2017)。

²⁰⁵ IRG-Rail (2019), “Seventh Annual Market Monitoring Working Document”, IRG-Rail サイト <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2019/09/irg-rail-seventh-market-monitoring-working-document-1.pdf> 2021 年 10 月 17 日閲覧。

²⁰⁶ International Rail Journal (2014), “French regions seek control of rolling stock procurement”, International Rail Journal サイト <https://www.railjournal.com/regions/europe/french-regions-seek-control-of-rolling-stock-procurement/> 2021 年 10 月 17 日閲覧。

²⁰⁷ International Rail Journal (2018), “French Senate passes railway reform bill”, International Rail Journal サイト <https://www.railjournal.com/policy/french-senate-passes-railway-reform-bill/> 2021 年 10 月 12 日閲覧。

ービス) の場合、2019 年 12 月 3 日から 2023 年 12 月 24 日までの間は、従来の SNCF との直接契約（最大 10 年）のみならず、競争入札を行うという選択肢が加わり、2024 年以降に締結する契約では、新規または更新にかかわらず、原則競争入札のみが適用されることになる²⁰⁸。

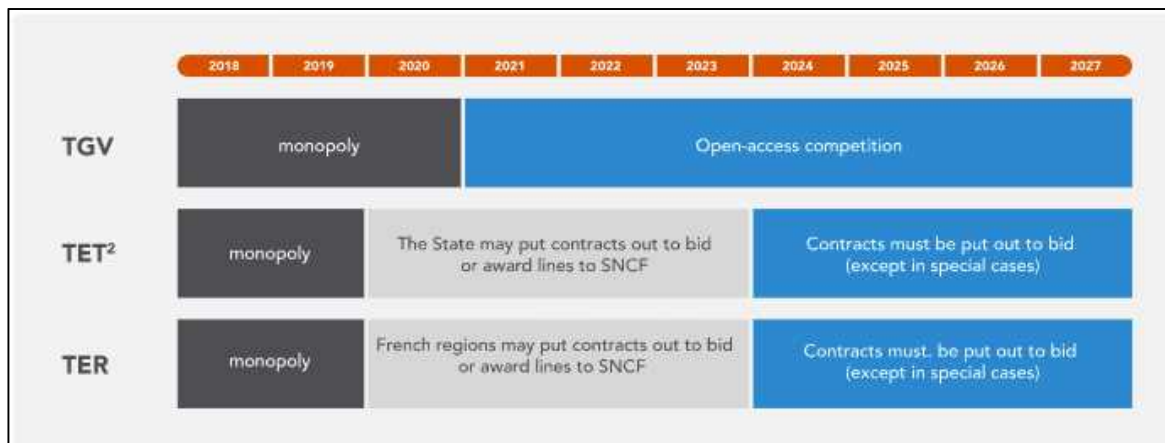


図 1-7 フランス鉄道市場開放のタイムライン

出典 SNCF²⁰⁹

2021 年 3 月の時点で、プロヴァンス=アルプ=コート・ダジュール、オー・ド・フランス、グランテスト、ペイ・ド・ラ・ロワール及びイル=ド=フランスの 5 つの州当局が、すでに地域鉄道サービス提供のための入札募集を行っている²¹⁰。中でも、プロヴァンス・アルプ・コートダジュールは、2020 年 3 月に、TER の 2 路線（マルセイユ=ニース間、レザルク=ニース=ヴェンティミリア（イタリア側の国境駅）間）の 10 年間の運営権を対象とした競争入札を行なった最初の地域である。しかし、地元メディアによると、2021 年 6 月時点で、SNCF が両路線それぞれの入札の唯一の候補者となっているという²¹¹。

2) 都市交通（イル・ド・フランス地域圏以外）

AOM は地域公共交通サービスを自ら運営して直接提供するか、第三者に委任するかを選択することが可能である。また委任する際にも 2 種類の方式が存在し、事業者へのリスク移譲が無く、サービス利用によって収入が変動しない役務や借地などに代表される公共調達（marchés publics、前述の公共調達に関する EU 指令 2014/24 が適用される²¹²）と、事業者への運用リスク移譲があるサービス・コンセッション調達（もしくは公共サービス権限移

²⁰⁸ SNCF (2021)。

²⁰⁹ SNCF (2021)。

²¹⁰ SNCF (2021)。

²¹¹ Railtech.com (2021), “French regional railway liberalisation: more threat than opportunity?”, Railtech.com サイト <https://www.railtech.com/policy/2021/06/15/french-regional-railway-liberalisation-more-threat-than-opportunity/?gdpr=accept> 2021 年 10 月 21 日閲覧。

²¹² UTP (n.d.)。

譲、public service delegations : DSP) がある²¹³。2017 年に OECD が発表した報告書によれば、ほとんどの AOM は、サービス・コンセッション調達を介して第三者にサービスの運営を委託している²¹⁴。また契約の種類は主に 4 種類あり、これらは管理契約、グロスコスト契約、ネットコスト契約、コンセッション契約である。

表 1-14 フランスの都市交通に導入されている契約制度と契約に占めるシェア (2013 年)

契約の種類	概要	シェア
管理契約 (management contracts)	運用費用やサービス収入を含む全てについて、AOM がリスクを負う。フランス特有のさらに細かい分類である管理人契約 (Gérance、主に公共調達) と業務委託 (Régie intéressée、公共調達もしくはコンセッション調達) が含まれる。	7%
グロスコスト契約 (gross cost contracts)	運営リスクを事業者が、収益リスクを AOM が負う。AOM が運賃収入を回収し、事前に算出された契約金を事業者に支払う。費用について事前の見積もりと実際の金額に違いがあった場合事業者が負担し、収入に金額差があった場合には AOM が負う。フランス特有の固定料金契約 (Gestion à prix forfaitaire、主に公共調達) と同一の意味である。	9%
ネットコスト契約 (net cost contracts)	すべての運営リスクを事業者が負う。予想総収入と運行費用の差額を、MOA から事業者を支払う。固定拠出契約 (Contribution financière forfaitaire) と経営委託 (Affermage) が含まれる (調達方式は主にコンセッション)。	81%
コンセッション契約	事業者が運営費リスク、収益リスク、インフラ投資リスクの全てを負う。(調達方式は主にコンセッション)	3%

出典 板谷²¹⁵、OECD²¹⁶、GART²¹⁷、Roy & Yvrande-Billon²¹⁸等を基に作成

2020 年に発表された公共・鉄道交通連合 (Union des Transports Publics et ferroviaires : UTP) の報告書によると、フランスの都市公共交通ネットワークの 87% は、コンセッション方式で調達されている。契約期間は通常、少なくとも 7 年である。2005 年から 2019 年にかけて、AOM は 255 件の入札を実施し、そのうち 75 件 (29%) において交通事業者が変更される結果となった。2019 年単独では、35 件の入札が実施され、そのうち 15 件 (43%) において運営者が変更され、20 件 (57%) において既存運営者との契約が更新された²¹⁹。

²¹³ UITP (n.d.), “Social conditions in urban public transport companies in Europe”, UITP サイト <https://www.uitp.org/publications/social-conditions-in-urban-public-transport-companies-in-europe/> 2021 年 10 月 14 日閲覧。

²¹⁴ Odile Heddebaut (2017)。

²¹⁵ 板谷和也 (2016), “フランスの都市交通政策における契約に関する論点整理”, 琉球経済大学サイト https://rku.repo.nii.ac.jp/?action=repository_action_common_download&item_id=6798&item_no=1&attribute_id=18&file_no=1 2022 年 2 月 25 日閲覧。

²¹⁶ OECD (2013), “Methods for Allocating Contracts for the Provision of Regional and Local Transportation Services”, OECD サイト <https://www.oecd.org/daf/competition/ContractAllocationforLocalTransportation.pdf> 2022 年 2 月 25 日閲覧。

²¹⁷ GART (2015), “L’année 2013 des transports urbains”, GART サイト <https://www.gart.org/wp-content/uploads/2016/06/Ann%C3%A9e-2013-des-transports-urbains.pdf> 2021 年 10 月 15 日閲覧

²¹⁸ William Roy & Anne Yvrande-Billon, “Ownership, Contractual Practices and Technical Efficiency: The Case of Urban Public Transport in France”, HAL SHS サイト <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00107375/document/> 2022 年 2 月 28 日閲覧。

²¹⁹ フランスの公共交通企業、鉄道企業、インフラ管理企業を代表する組織。

UTP (n.d.a), “MISSIONS”, UTP サイト <https://www.utp.fr/missions> 2021 年 10 月 14 日閲覧。

また、2005年から2019年の間に、17の公共交通ネットワークの運営は、AOMから第三者への委託という形からAOMによる直接運営に移行した一方で、2つの公共交通ネットワークはその逆に移行した²²⁰。

UTPによると、2020年はコロナ禍により、予定していた地域公共交通サービスの提供に係る入札が複数延期された。このため、2020年に期限切れを迎えた8つの契約については、特例的に修正を加える形で契約期間が延長された。2020年には2件の契約手続きが完了し、それぞれが事業者の更新につながっている。2021年中には24件、2022年には16件の入札が予定されている²²¹。

AOMが地域公共交通サービスの運営を第三者に委託するか、自ら実施するかにかかわらず、公共交通ネットワークの運営は、複数の輸送モードで形成される公共交通ネットワークを含め、一般的に単一の事業者委ねられている。この事業者は独占的な運営権を得ることになるが、前述のEC規則1370/2007に基づき、バス・コーチサービスの契約期間は10年、トラムの契約期間は15年に制限されている。ただし、事業者の投資内容によっては、契約期間が最大50%延長されることもある²²²。

3) 都市交通（イル・ド・フランス地域圏）

AOMであるイル・ド・フランス・モビリティは、公共交通サービスの運営に関して交通事業者委託しており、調達方法として従来、競争入札ではなく、直接契約が適用されてきた。2018年のOECDによる報告によると、イル・ド・フランス地域圏の公共交通は、パリとその近郊でバス、トラム、メトロ及び鉄道を運営する国有の公共交通機関であるパリ交通公団（Régie Autonome des Transports Parisiens : RATP）、同地域圏のバス事業者連合であるOPTILE（Organisation Professionnelle des Transports d'Ile-de-France）及びSNCFの3事業者による寡占状態であるという²²³。一方、2018年新鉄道協定法、2019年LOM、及びこれらの法律による改定後の交通法典（L1241-7-1）を根拠法として、イル・ド・フランス・モビリティにおいても市場の競争を促すため、競争入札への移行が始められている。

イル・ド・フランス・モビリティが発表している具体的な市場開放スケジュールには、バス及びトラムも含まれ、新規路線については全て競争入札が導入されるほか、既存ネットワークについては、パリ郊外のバスネットワークは2021年から開放²²⁴されるほか、2025年から

²²⁰ UTP (2020), “TRANSPORT PUBLIC URBAIN : UN MARCHÉ QUI BOUGE”, UTP サイト

<https://www.utp.fr/actualite/transport-public-urbain-un-marche-qui-bouge> 2021年10月17日閲覧。

²²¹ UTP (2021), “LA CONCURRENCE DANS LES TRANSPORTS URBAINS EN 2020 ET SUR QUINZE ANS”, UTP サイト <https://www.utp.fr/note-publication/la-concurrence-dans-les-transport-urbains-en-2020-et-sur-quinze-ans> 2021年10月16日閲覧。

²²² UTP (n.d.)。

²²³ OECD/ITF (2018), “Policy Directions for Establishing a Metropolitan Transport Authority for Korea’s Capital Region”, International Transport Forum サイト <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/policy-directions-establishing-metropolitan-transport-authority-korea.pdf> 2021年10月21日閲覧 53ページ。

²²⁴ 2019年から競争入札手続きが始まっており、2021年7月現在、9路線エリアの契約が締結されている。2021年2月の発表では、Transdev、Keolis、RATP Devが5つの案件を落札している。契約には、通常のバス路線サービスに加え、デマンド交通、夜間バスサービスなどが含まれる場合がある。

Île de France mobilités (2020), “La mise en concurrence des lignes du réseau francilien”, Île de France mobilités サイト <https://www.iledefrance-mobilites.fr/mise-en-concurrence> 2021年10月27日閲覧。

Île de France mobilités (2021), “ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ATTRIBUE 5 NOUVEAUX CONTRATS POUR 1 MILLIARD D’EUROS”, Île de France mobilités サイト https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/e6048163-b85a-45db-8467-c9c52d44f696_CP+-+%C3%84ELE-DE-

パリ市内及び近郊のバスサービス、2030 年から RATP が運営するすべてのトラム²²⁵、2040 年から地下鉄サービス、さらに、2023 年から 2032 年にかけてパリ近郊鉄道である Transilien サービス、並びに 2025 年から 2040 年にかけて、パリ市内と郊外をつなぐ RER の 5 つの路線の運営に関する契約に競争入札を導入することになっている²²⁶（以下の図参照）。



図 1-8 イル・ド・フランス地域圏公共交通市場の競争促進に向けたタイムライン

出典 イル・ド・フランス・モビリティ²²⁷

なお RATP とイル・ド・フランス・モビリティの契約は、以下のような運営原則を基盤としている²²⁸。

<RATP とイル・ド・フランス・モビリティの契約原則>

- RATP は数量的及び質的に基準となるサービス（量及び質）を提供するよう努める
- イル・ド・フランス・モビリティからの報酬は、直接収入と一括拠出金で構成されており、インフレに備えた価格変更条項が付帯している
- 運営費リスクは RATP が、運賃の変動リスクはイル・ド・フランス・モビリティが負う
- 直接収入が変動することを前提とし、収益リスクを共有する
- ボーナス・マルス制度（実績に応じた補助金の給付と罰金の徴収を併せ持つ制度）による業績インセンティブを適用する
- 結果の評価における透明性／イル・ド・フランス・モビリティの監査実施能力を確保する

[FRANCE+MOBILIT%C3%89S+ATTRIBUE+5+NOUVEAUX+CONTRATS+POUR+1+MILLIARD+D%E2%80%99EUROS.pdf](#) 2021 年 12 月 22 日閲覧。

²²⁵ Île de France mobilités (2020)。

²²⁶ 3 paris ile-de-france (2021), “Le T9, une nouvelle ligne de tramway, ouverte à la concurrence”, 3 paris ile-de-france サイト <https://france3-regions.francetvinfo.fr/paris-ile-de-france/le-t9-une-nouvelle-ligne-de-tramway-ouverte-a-la-concurrence-2040349.html> 2021 年 10 月 17 日閲覧。

²²⁷ Île de France mobilités (2020)。

²²⁸ Jean-Marc Beteille (2019), “Contractualisation IdFM - RATP réseau de Surface,” AQTTr サイト https://aqtr.com/system/files/file_manager/14h_jean-marc_beteille_ratp.pdf 2021 年 12 月 22 日閲覧。

2021 年 4 月にイル・ド・フランス・モビリティと RATP が締結した 2021 年から 2024 年までの新規運営・投資契約では、顧客に提供するサービスの質を継続的に向上させ、イル・ド・フランス地域圏内のネットワークの近代化を図るため、RATP の投資額は国や地域圏の補助金を除いて年間 16 億ユーロとされ、以前に比べ 25%近い増額となった。また、イル・ド・フランス・モビリティからの助成金は年間 8 億ユーロと以前の 4 倍に増額された。具体的には、RER の B 路線の新型車両を 2025 年末までに納入するといった鉄道車両の更新に加え、メトロやトラムの車両更新や、2025 年末までにディーゼルバスを電気及び BioNGV（廃棄物から生成されたバイオガス）車に置き換えることなどが計画されている。なお、バスネットワークに関する契約は最後の直接契約となる²²⁹。

同契約に含まれるボーナス・ペナルティパッケージは、年間 1 億ユーロに相当する。特に、車両や駅構内の清潔さや破損等に対する「乗客の認識（*perception des voyageurs*）」が重視され、乗客の満足度に関連する指標の比重は、年間 250 万ユーロだった前回の契約の 10 倍である 2,500 万ユーロ、同パッケージ全体の 25%を占めている。また、経済的なインセンティブメカニズムには、乗客への情報提供（運行の中断など）、安全性、オフピークサービスの定期性などに関する新しい指標が含まれている²³⁰。

RER A 及び B 路線のボーナス及びペナルティの計算は、週単位で行われ、メトロの場合は月単位で行われる。また、定時性に関しては、RER の路線で定時性が 80%以下の場合、以下のような利用者への払い戻しが行われる²³¹。

<RER 路線運用に適用されるペナルティ>

- 暦年で合計 3～5 ヶ月間の定時運行が 80%以下の場合、月額料金の半額を上限として払い戻す
- 暦年で合計 6～9 ヶ月間の定時運行が 80%以下の場合、月額料金を上限として払い戻す
- 暦年で合計 9 ヶ月以上の定時運行が 80%以下の場合、月額料金の 1.5 倍の額を上限に払い戻す

その他、ストライキ時に最低限のサービス（昼間の RER 路線で 33%、ピーク時のメトロ及び地上路線で 50%）が達成されない場合、RATP は乗客に払い戻しを行うことが求められる。また、パリ市内中心部以外の区間の乗客にも特別な配慮がなされている。この契約では、乗車区間で最低限のサービスが提供されない場合、乗客に払い戻しを行う²³²。

前期（2016 年～2020 年）の契約では、すべての公共交通モードで定時性に対する金銭的なインセンティブを設けており、インセンティブパッケージ全体のうち、RER では 55%、メトロでは 40%、トラム及びバスでは 30%を占めていた。2017 年以降、始発から終電までの定時制が測定されており、RATP の地上路線では、リアルタイム情報システム「SIEL」

²²⁹ À demain (2021), “Nouveau contrat entre Île-de-France Mobilités et RATP de 21 milliards d’euros sur 4 ans avec des investissements en forte hausse”, À demain サイト <https://www.ratp.fr/groupe-ratp/newsroom/corporate/nouveau-contrat-entre-ile-de-france-mobilites-et-ratp-de-21> 2021 年 10 月 1 日閲覧。

²³⁰ À demain (2021)。

²³¹ À demain (2021)。

²³² À demain (2021)。

を使って定時性の測定を自動化している²³³。

定時性とは、乗客が目的地の駅に時間通りに到着できた、もしくは遅延が5分未満であった割合を示す。定時性は、駅に掲示されている時刻表と、理論上の乗客の流れに基づき、全路線に関して1日を通して計算される²³⁴。予め設定された最小の基準値 (seuill minimal) を下回ると事業者にはペナルティが課される。一方、基準値を上回るとその度合いに応じ事業者はボーナスを受けることになり、契約上の目標 (objectif contractuel) を達成すると、最大のボーナスが得られる²³⁵。定時性の他、サービスの質の測定指標には以下が含まれる²³⁶。

<サービスの質の測定指標>

- 定時性
- 乗客への情報提供（車内や駅構内の音声アナウンスによる情報提供（通常時、工事やイベントによる一部運行停止などの異常時））
- 環境
 - 駅構内の情報デスクやカウンターの対応
 - 緊急電話 (bornes d'appel) の可用性
 - 監視カメラの可用性
 - 係員が乗客をサポートするまでの時間
 - 車両の清潔さ
 - 駅構内の清潔さ
- アクセシビリティ
 - 快適な設備（エスカレーター、エレベーター）の可用性
 - バリアフリー設備の可用性
 - 快適設備の稼働期限の遵守状況
 - バリアフリー設備の稼働期限の遵守状況
- 販売
 - 係員操作端末 (appareils de distribution) 及び自動券売機 (automates) の可用性
 - 自動改札機 (lignes de contrôle) の可用性

第6項 事業規模

1) 地域鉄道

先述のとおり、SNCF がフランス国有鉄道網 (RFN) を介して乗客を輸送することを許可された唯一の組織として法的に定められていたことから、同国における地域及び長距離の両方において鉄道市場はSNCFが独占してきた。2016年の時点で、RFNには2,996の鉄道駅があり、2,634の地方自治体に鉄道サービスを提供している²³⁷。そのような背景もあり、

²³³ Île de France mobilités (2019), “Bulletin de la qualité de service trimestriel”, Île de France mobilités サイト https://omnil.fr/IMG/pdf/bqst_2nd-trimestre-2019_2.pdf 2021年10月21日閲覧。

²³⁴ Île de France mobilités (2019)。

²³⁵ Île de France mobilités (2019)。

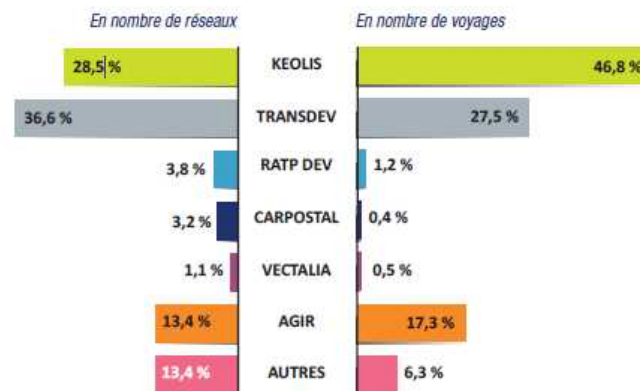
²³⁶ Île de France mobilités (2019)。

²³⁷ Arafer (n.d.), “Observatory of transport and mobility The French passenger rail transport market 2015-2016”, readkong サイト <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2018/01/bilan-ferroviaire-2015-2016-version-anglaise.pdf> 2021年10月16日閲覧 11ページ。

2017 年の CER レポートによると、フランスで営業している民間鉄道会社は非常に少ない。それらの事業者は主に SNCF の下請けとして、もしくは RFN の対象外である公共サービス契約を地方自治体と直接契約して鉄道サービスを提供しているが、業務内容はかなり限られたものである²³⁸。ただし、先述した鉄道市場への競争入札の導入により、今後、状況は変化し得ると考えられる。

2) 都市交通（イル・ド・フランス地域圏以外）

フランスの公共交通市場は、パリを本拠とし、国際的に事業展開している大手公共交通事業者である Keolis 及び Transdev が寡占している。前者は SNCF が 70% 出資する民間企業であり、後者は、主要株主はフランスの公的金融機関である預金供託公庫（Caisse des Depots : CDC）を主要株主とする民間企業である^{239,240}。また、フランスでは特にトラム網が普及しており、公共交通機関専門誌の「Transport Urbain」によると、2019 年 9 月時点でフランスの 29 都市にトラム網が整備されている²⁴¹。2015 年に全仏地方交通政策局組合（Groupement des Autorité Responsables de Transport : GART）が発表した報告書によると、イル・ド・フランス地域圏を除くフランス国内で、事業者に委託されている地域公共交通サービスのうち、ネットワーク数では、Transdev が全体の 36.6%、Keolis が全体の 28.5% を、運行数では、Keolis が全体の 46.8%、Transdev が全体 27.5% を占めている²⁴²。



注：左が「ネットワーク数」右が「トリップ数」。一番下のカテゴリー「AUTRES」は「その他の事業者の合計」を示す。

図 1-9 フランス（イル・ド・フランス地域圏を除く）都市交通における交通事業者の市場シェア（2013 年）

²³⁸ CER (2017)。

²³⁹ Reuters (2019), “Paris region opens bus system to competition”, Reuters サイト

<https://www.reuters.com/article/us-france-transportation-buses-idUKKCN1RT1S4> 2021 年 10 月 13 日閲覧。

²⁴⁰ UTP (n.d.)。

²⁴¹ transporturbain (2019), “Parc des tramways en France”, transporturbain サイト

<https://p6.storage.canalblog.com/64/60/1127995/124695821.pdf> 2021 年 10 月 12 日閲覧。29 都市のうち、鉄輪式のトラムが 27 都市、ゴムタイヤトラムが 2 都市である。なお、ゴムタイヤトラムの TVR が技術的に不安定であるため、フランス政府は TVR を導入したカーン、ナンシーに対して他のシステムへの切り替えを命じ、カーンは鉄輪式 LRT に切り替え済み、ナンシーは 2023 年に TVR を廃止してトロリーバスに置き換える予定である。他に、スイスに隣接する 2 都市（サン＝ルイ、アンヌマス）が、スイス側のトラムを延伸する形で開業させている（前者はバーゼル、後者はジュネーブのトラムの延伸）。

²⁴² GART (2015) 11 ページ。

表 1-15 フランス（イル・ド・フランス地域圏を除く）における主要都市交通事業者の概要

組織名	本拠地	組織形態
Keolis	フランス、パリ	民間企業
Transdev	フランス、パリ	民間企業
RATP Dev	フランス、パリ	民間企業（RATP の子会社）
Carpostal France（2019 年に Keolis に買収された）	フランス、リヨン	民間企業
Vectalia	フランス、ペルピニャン	民間企業
AGIR（Association pour la Gestion Indépendante des Réseaux de transport public）	フランス、パリ	地方公共団体や独立公共交通事業者（公社（régie）、EPIC、SPL、上記のグループと資本関係のない民間企業）を代表する組織 ²⁴³

出典 GART（2015 年）²⁴⁴

3) 都市交通（イル・ド・フランス地域圏）

イル・ド・フランス地域圏の地域交通サービス市場は、RATP（パリ市内・近郊におけるバス、トラム、メトロ及び鉄道）、OPTILE（パリ郊外のバス）及び SNCF（鉄道）の 3 事業者による寡占状態にある²⁴⁵。RATP は、従来、パリ市内・近郊におけるバス、トラム及びメトロサービスの運営を独占してきた。2021 年 4 月時点で RATP は、バス 341 路線、トラム 8 路線及び地下鉄 14 路線の運営に加え、SNCF と相互乗り入れの形で RER の 5 路線のうち 2 本（A の及び B）を運営している（SNCF は C、D、E の 3 路線を単独で運営している）²⁴⁶。しかし、先述のとおりイル・ド・フランス・モビリティによる競争入札への移行が進められており、この独占権は 2025 年 1 月 1 日に終了することになる^{247,248}。すでに、2021 年 4 月、従来 RATP と直接契約されていた同都市圏のトラム路線の一つである T9 の運営に関する競争入札が初めて実施され、フランス・パリを本拠とする多国籍公共交通事業者である Keolis が落札した²⁴⁹。

OPTILE は、80 社以上²⁵⁰の民間企業で構成される旅客運送事業者連合であり、パリ郊外を中心に、イル・ド・フランス・モビリティとの相互協定により約 135 の契約を結び、1,200 以上の定期路線でバスを運行している他、通学や観光用、移動制約者向け、オンデマンドな

²⁴³ Agir (2021), “Les adhérents”, Agir サイト <https://www.agir-transport.org/liste-des-adherents/> 2021 年 10 月 31 日閲覧。

²⁴⁴ GART (2015)。

²⁴⁵ OECD/ITF (2018)。

²⁴⁶ À demain (2021)。

²⁴⁷ Autorité de la concurrence (2020), “Opening up bus networks in Ile-de-France to competition: the Autorité issues an opinion to Île-de-France Mobilités on the competitive bidding process of middle and outer rings of Greater Paris bus lines”, Autorité de la concurrence サイト <https://www.autoritedelaconcurrence.fr/en/press-release/opening-bus-networks-ile-de-france-competition-autorite-issues-opinion-ile-de-france> 2021 年 10 月 12 日閲覧。

²⁴⁸ Odile Heddebaut (2017)。

²⁴⁹ 3 paris ile-de-france (2021)。

²⁵⁰ Optile (n.d.), “Adhérents”, Optile サイト <http://www.optile.com/adherent/> 2021 年 10 月 7 日閲覧。

ど、専門的な輸送・交通サービスも提供している²⁵¹²⁵²。加盟企業には、同州を本拠とする中小企業のみならず、国際事業を展開している大企業である Transdev や Keolis の子会社も多く含まれる²⁵³²⁵⁴。OPTILE は、イル・ド・フランス・モビリティやその他の公的交通機関に対し、加盟企業の利益を代表し、同地域圏内でのサービス提供から生じる収入を管理する役割を担っている²⁵⁵。

国際ニュース通信社であるロイター（Reuters）の 2019 年 4 月 17 日付け記事によると、同地域圏のバス市場の規模は年間約 25 億ユーロである。事業者別シェアは、Transdev が 50% と半分を占め、次いで Keolis が 20%、RATP が 10% となっている²⁵⁶。

表 1-16 イル・ド・フランス地域圏におけるバス事業者の市場シェア（2019 年）

事業者名	本社	組織形態	シェア
Transdev	フランス、パリ	民間企業（主要株主はフランスの公的金融機関である預金供託公庫（CDC））	50%
Keolis	フランス、パリ	民間企業（SNCF が 70% 出資）	20%
RATP	フランス、パリ	公共機関	10%
Lacroix	フランス、ボーシャン	民間企業	20%
STIVO (Société de Transport Interurbains du Val d'Oise)	フランス、ヴァル・ド・アーズ	民間企業	
TICE (Transports intercommunaux Center Essonne)	フランス、エソンヌ	民間企業	
Albatrans	フランス、ヴィルボン・シュル・イヴェット	民間企業（Keolis 及び Transdev の共同出資会社）	
Savac (Services automobiles de la vallée de Chevreuse)	フランス、エソンヌ	民間企業	
Procars	フランス、イル・ド・フランス	民間企業	
その他			

出典 ロイター²⁵⁷

第4節 英国

イングランド地方（ロンドンを除く）における公共交通機関としてのバス市場は 1985 年交通法（1985 Transport Act）に従い、1986 年以降、民営化・規制緩和されている。この法律が導入された目的は、より効率的で低コストの優れたバスサービスを実現することである。

²⁵¹ Optile (n.d.a), “Optile en bref”, Optile サイト <http://www.optile.com/notre-mission/> 2021 年 10 月 3 日閲覧。

²⁵² OECD/ITF (2018)。

²⁵³ Optile (n.d.a)。

²⁵⁴ OECD/ITF (2018)。

²⁵⁵ OECD/ITF (2018)。

²⁵⁶ Reuters (2019)。

²⁵⁷ Reuters (2019)。

この法律によって、誰もが商業的なバスサービスを開始し、路線や料金を設定することができるようになった。他方で、このようなサービスは周辺地域全体をカバーする交通計画と整合性を取る必要がなく、最低限のサービスを提供するように義務付ける規定もない。同時に政府の役割は大幅に縮小され、採算が取れない路線への助成金給付に限られることとなった。この規制緩和により、イングランドにおいて重要な公共サービスはほぼ全てが民間によって運営されることになったが、最低運行頻度に関する基準はなく、地域のバスが住民の需要を満たしているかについて責任を負う政府機関も存在しない²⁵⁸。

特に 2000 年以降、英国政府は民営、公共（入札による）両方のバスサービスを改善するため、地方自治体とバス事業者のパートナーシップ促進に向けたいくつかのメカニズムを導入・推進してきた。しかしこれらの試みはほとんどが十分な成果を挙げられていない。例えば、2017 年バスサービス法（Bus Service Act 2017）は、フランチャイズを通じたバスの公的管理の道を開いたが、これには煩雑な手続きが必要であり、2021 年夏時点で手続きを完了した自治体はないと言われている。加えて、2010 年以降は国から地方自治体への補助金が削減されており、この点もサービス提供に悪影響を与えていると言われている。他方で新型コロナウイルスの流行により、自治体と事業者の負担は増加する傾向である²⁵⁹。

2021 年 3 月に発表されたイングランド地方向け国家バス戦略（National Bus Strategy for England、Bus Back Better）は、過去数十年間にわたる規制緩和により事業者間でのバスサービスの連携や統合がされなくなっていることや、今までの政権が十分な投資をせず政治的関心も向けてこなかったことを認めている。最も重要なのは、新型コロナウイルスの流行をきっかけに、地域全体を見捨てることなく、純粋に商業ベースのサービスを提供することは不可能であると認めたことである。

第1項 公共交通の現状

イングランドのローカルバスの乗客移動数は 2020 年 4 月～2021 年 3 月までの 1 年間で 25 億回（61%）減少し、15 億 7,000 万回となった。この減少の主な要因は、新型コロナウイルス対策を目的とした全国的な移動制限と言われている。一方で、イングランドのローカルバスの走行距離は、2019/20 年と比較して 16%の減少に止まっている。これは英国政府がコロナ禍で導入した COVID-19 バスサービス支援助成金（COVID-19 bus service support grant : CBSSG、詳細後述）によって、赤字路線や運行停止の可能性のあった路線等も含め、バスの運行自体は維持されたためである²⁶⁰。

ロンドンを除くイングランドにおけるローカルバスサービスの平均乗車率（一週間当たり）は、2020 年 3 月の第 1 次ロックダウンで大幅に減少し、その後は回復基調を見せた時期もあったものの、新たなロックダウンが発生するごとに再び下落し、2021 年 3 月時点でも 2020 年 1 月比の 4 割程度に留まっていた。以下の図は、この平均乗車率の推移を示したものであり、2020 年 3 月の第 1 次ロックダウンによって乗車率が 9 割方落ち込んだことが

²⁵⁸ Philip Alston, Bassam Khawaja and Rebecca Riddell (2021), “Public Transport, Private Profit The Human Cost of Privatizing Buses in the United Kingdom”, CHER&GJ サイト <https://chrgj.org/wp-content/uploads/2021/07/Report-Public-Transport-Private-Profit.pdf> 2021 年 10 月 13 日閲覧。

²⁵⁹ Philip Alston, Bassam Khawaja and Rebecca Riddell (2021)。

²⁶⁰ 英国交通省 (2020), “Annual bus statistics: England 2020/21”, GOV.UK サイト https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1030718/annual-bus-statistics-year-ending-march-2021.pdf 2022 年 2 月 13 日閲覧。

わかる。物理的に学校が再開され始めた 2020 年 9 月頃までは徐々に回復していたが、2020 年 11 月の第 2 次ロックダウン、2020 年 12 月のロンドン地域の新型コロナウイルス警戒強化²⁶¹、2021 年 1 月の第 3 次ロックダウンが実施されたタイミングで、割合は比較的小さかったものの乗車率の下落が見られた²⁶²。

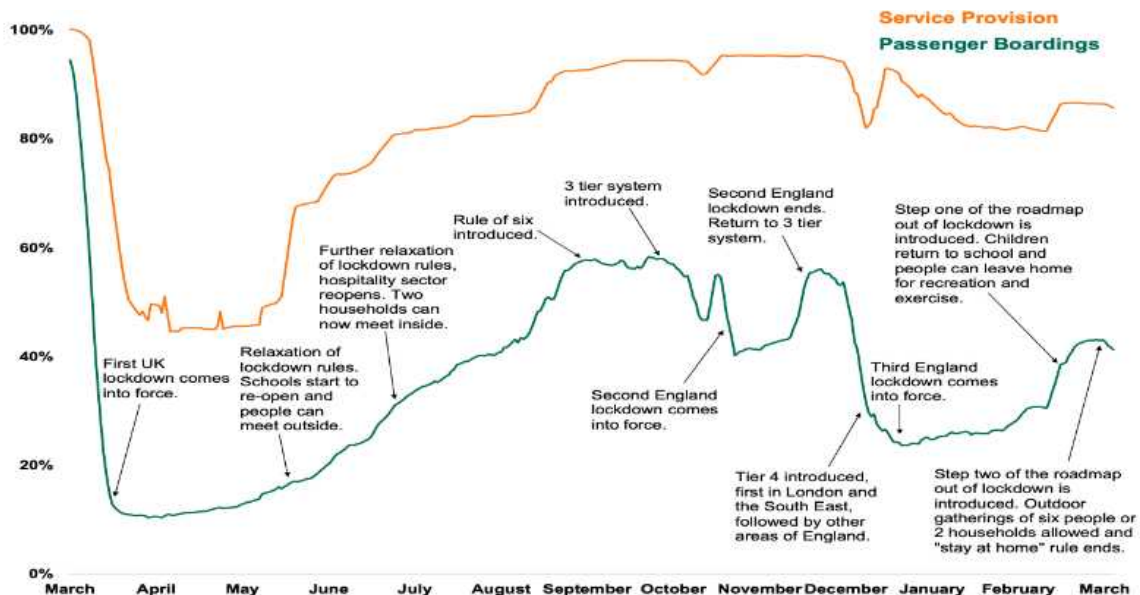


図 1-10 ロンドンを除くイングランド地域のローカルバスサービスの乗客数・サービス提供数推移（2020 年 1 月基準）

出典 英国交通省²⁶³

鉄道についても、新型コロナウイルス流行の影響を引き続き受けている。英国の交通分野の規制機関である鉄道・道路規制庁（Office of Rail and Road、ORR）によれば、2021-22 年第 1 四半期、ロンドンおよび南東部地域では、地域鉄道（ユーロスター、ロンドン地下鉄、ライトレール、1 回限りのチャーターサービス等除く）の乗車回数は 1 億 2,700 万回となり、2019-20 年第 1 四半期における 3 億 100 万回の 42.2%にとどまった。以下の図は、2021-22 年第 1 四半期における事業者ごとの乗車回数（左）と、2019-20 年第 1 四半期との比較（右）を示しており、前年比の比較という観点では、ロンドン地域の主に地上を走る London Overground が前年比 55.9%と最も高い利用率を記録した²⁶⁴。

²⁶¹ イングランドの他の地域に合わせる形で、ロンドンやその他一部の地域の新型コロナ警戒レベルを始めてティア 4 まで引き上げた規制

age UK (2021), "Four-tier coronavirus alert levels: Tier 1, 2, 3 and 4 rules explained", <https://www.ageuk.org.uk/information-advice/coronavirus/coronavirus-guidance/local-lockdown-tiers/> 2022 年 2 月 10 日閲覧

²⁶² 英国交通省 (2020)。

²⁶³ 英国交通省 (2020)。

²⁶⁴ 鉄道・道路規制庁（Office of Rail and Road）(2021), "Passenger Rail Usage 2021-22 Quarter 1", GOV.UK サイト <https://dataportal.orr.gov.uk/media/2010/passenger-rail-usage-2021-22-q1.pdf> 2022 年 2 月 24 日閲覧 3 ページ。

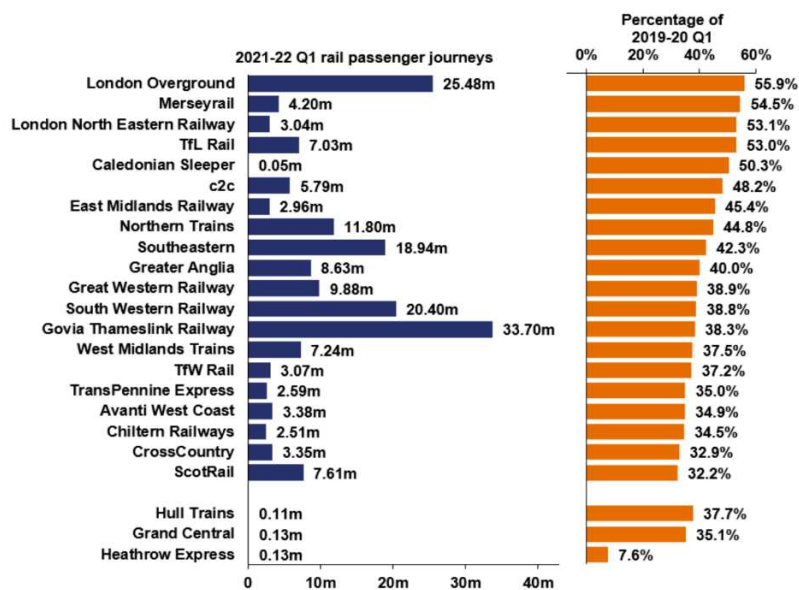


図 1-11 2021-22 年第 1 四半期の事業者別の乗車回数と 2019-2020 年同期との比較

出典 ORR²⁶⁵

一方で、ロンドンおよび南東部地域における旅客移動距離（passenger kilometres）の回復度合いは、乗車回数の回復よりも停滞している。同地域の 2021-22 年第 1 四半期における旅客移動距離は、29 億キロであった。これは 2019-20 年第 1 四半期の移動距離 79 億キロの 36.8%に相当し、前述した乗車回数割合（42.2%）より相対的に少なかった（以下の図左参照）。1 乗車あたりの移動距離の回復度合いは長距離鉄道や地域鉄道と比べてもまだ停滞しており、2021-22 年第 1 四半期における長距離鉄道の一乗車あたりの移動距離は 2019-20 年同期の 1.5%増であった一方で、ロンドンおよび南東部地域の 1 乗車あたりの移動距離は 12.9%減であった²⁶⁶。

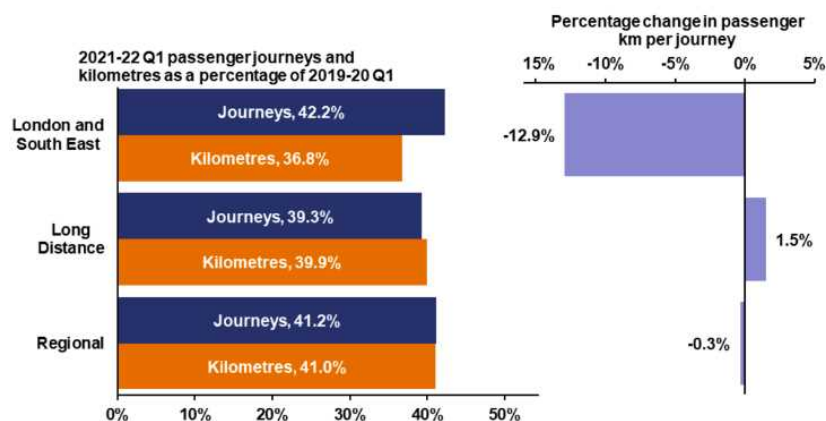


図 1-12 2019-20 年第 1 四半期と 2021-22 年同期の乗車回数と旅客移動距離の比較

出典 ORR²⁶⁷

²⁶⁵ 鉄道・道路規制庁 (2021)。

²⁶⁶ 鉄道・道路規制庁 (2021)。

²⁶⁷ 鉄道・道路規制庁 (2021)。

第2項 地方制度

イングランドの地方自治体は大きく分けて①二層式と②一層式の構造で運用されており、ほとんどは二層式の構造となっている。二層構造の地域では、主に上位行政機関であるカウンティ・カウンシル（county council、第一層）と、下位機関であるディストリクト・カウンシル（district council、第二層）が運営を主導しており、ひとつのカウンティの中に複数のディストリクトが存在することが一般的である。様々な理由から一層式で運営されている自治体には、単一自治体（unitary authorities）やメトロポリタン・ディストリクト（Metropolitan districts）等が含まれる。それぞれの自治体の区分と概要、2021年10月時点の数は以下の表のとおりである。また二つ以上の自治体（council）が協力し、交通サービス提供等において垣根を越えて共同で意思決定を行うことができるよう、法律に基づいて設立された行政体が合同行政機構（combined authority）も存在し、これまでに10機構が設置されている²⁶⁸。

表 1-17 イングランドの地方自治を支える行政組織・区分

分類	行政組織・区分	概要	数
二層構造	カウンティ・カウンシル	複数のディストリクト、自治区、都市を管轄する行政区域。交通・輸送、教育、社会的サービス等の分野を主に担当する。一般的に複数のディストリクトを内包する。	24
	ディストリクト・カウンシル	主にカウンティ・カウンシルの下位組織として位置付けられており、各コミュニティのごみ収集や住宅整備等を管轄する。	181
一層構造	単一自治体	複数のディストリクトを内包しないカウンティや、都市地域等が単一自治体として分類されており、管轄区域のすべての公共サービスを監督する。	59
	メトロポリタン・ディストリクト	36 のディストリクトで、グレーターマンチェスター、マージーサイド、サウス・ヨークシャー等の 6 つの大都市圏を管轄している。基本的には管轄区域内のすべての公共サービスを監督しているが、交通、消防、警察、ゴミ収集等は周辺自治体と連携して提供している。公共交通サービスの担当当局として、旅客交通局（Passenger Transport Executives: PTE）がそれぞれの都市圏に設置されている。	36
	ロンドン特別区	首都ロンドンを構成する特別区。管轄区それぞれにおけるほぼすべての公共サービスの提供を主導するが、同地域の行政機関として最上位に位置する大ロンドン行政庁（Greater London Authority : GLA）が地域全体の戦略策定や交通管轄等も担当している。	32
	ロンドン市	ロンドン市を管轄する目的で、GLA からは独立した組織として創設された。同市の都市・経済開発、教育、道路管理等を担当する。	1
合計			333

出典 英国政府の資料を基に作成²⁶⁹

第3項 地域交通事業に関する法律・規制

以下の表では、イングランドの地域交通事業に関連する主な法律や戦略を整理している。

²⁶⁸ GOV.UK (2021), “Council map”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/guidance/local-government-structure-and-elections#council-map> 2021年10月21日閲覧。

²⁶⁹ GOV.UK (2021)。

表 1-18 イングランドの地域公共交通事業に関連する主要な法律

法律名	概要・目的	施行年
1985 年交通法 (Transport Act 1985)	ロンドン以外のイングランド地域、スコットランド、ウェールズのバス市場を自由化し、最低基準を満たす民間事業者すべてが市場での競争に参加できるように整備。事業者らは最低限の基準を満たす限り、独自の運賃体系や路線、運行頻度等を設定することができるようになった。地方自治体の支援・介入は原則、採算の取れにくい路線やサービスにのみ限定された ²⁷⁰ 。	1985
1999 年大ロンドン市法 (Greater London Authority Act 1999 : GLA 法)	ロンドンの交通システムを統合的に管轄する市長とロンドン交通局等の役割を明確化。同局は市長の交通戦略の実施や、ロンドンのバスや地下鉄、ライトレールの管理などを行う ²⁷¹ 。なお、本法はロンドンにのみ関係する。	1999
2000 年交通法 (Transport Act 2000)	公共バスサービスの質を改善する目的で、カウンティ・カウンシル等の自治体に据えられている地方交通当局 (Local Transport Authority : LTA) に対し、5 年ごとに地方交通計画 (Local Transport Plans) を策定するように求めた。また 1998 年に英国政府が提案した品質協定制 (Quality Partnership Schemes) と、本法が導入した品質契約制度 (Quality Contract Schemes、フランチャイズの前身) の活用を促している。これらはどちらも、LTA とバス事業者間に協定・契約関係を構築し、両者の連携を強め、ある一定のバスサービスの質や、必要なインフラの確保することを目指したものである ²⁷² 。ただし実際の導入は限定的で、品質契約制度については自治体の法的権限が十分に確保されなかったこともあり、導入された実績はないとされる ²⁷³ 。	2000
2008 年地方交通法 (Local Transport Act 2008)	道路渋滞に対処し、バスサービスの品質を改善するために制定された法律。2000 年交通法を改正し、LTA が地方交通計画を策定する際には、5 年ごとに更新する必要はなく、計画が適切であれば計画の維持を可能としている。また LTA と事業者の連携を更に強化する目的で、自主的パートナーシップ協定 (Voluntary Partnership Agreement : VPA) と適格化協定 (Qualifying Agreement、それぞれ詳細後述) を導入したが、これらについても強制力が弱い等の課題が指摘されてきた ²⁷⁴ 。	2008

²⁷⁰ Centreforcities (2019), “Delivering change – improving urban bus transport”, Centreforcities サイト <https://www.centreforcities.org/reader/improving-urban-bus-services/deregulation-makes-improving-bus-services-harder-for-mayors/> 2021 年 10 月 19 日閲覧。

²⁷¹ Transport for London (n.d.), “London’s Bus Contracting and Tendering Process”, Transport for London サイト <http://content.tfl.gov.uk/uploads/forms/lbsl-tendering-and-contracting.pdf> 2021 年 10 月 12 日閲覧 7 ページ。

²⁷² legislation.gov.uk (2000), “Transport Act 2000”, legislation.gov.uk サイト <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/38/part/II/crossheading/local-transport-plans-and-bus-strategies/enacted> 2021 年 10 月 12 日閲覧。

House of Commons Transport Committee (2019), “Bus services in England outside London”, 英国議会 (UK Parliament) サイト <https://publications.parliament.uk/pa/cm201719/cmselect/cmtrans/1425/142506.htm#footnote-180> 2021 年 10 月 23 日閲覧 14-28 ページ。

Centreforcities (2019)。

²⁷³ legislation.gov.uk (2000), Urban Transport Group (2020), “The Covid19 Funding Gap: The Case for Continuing Support for Urban Public Transport Urban Transport Group Our ref: 23930401”, Urban Transport Group サイト <https://www.urbantransportgroup.org/system/files/general-docs/Support%20for%20Urban%20Public%20Transport%20-%20Final.pdf> 2022 年 2 月 10 日閲覧 38 ページ。

²⁷⁴ legislation.gov.uk (2000)。

法律名	概要・目的	施行年
2017年バスサービス法 (Bus Service Act 2017)	公共バスサービスのさらなる改善を目指し、都市からの要望なども踏まえた上で制定された法律。2000年交通法において言及・提示された品質協定制度和品質契約制度を改訂する目的で、高度品質協定制制度 (Advanced Quality Partnership Scheme : AQPS)、拡大パートナーシップ (Enhanced Partnership : EP)、先進的乗車券発行制度 (Advanced Ticketing Scheme)、フランチャイズ (Franchising) の4つを新たに導入した (それぞれ詳細後述)。これらの新たな制度や枠組みは、LTA の監督権限を強化し、バスサービスの質の抜本的な改善を目指すものである ²⁷⁵ 。	2017
イングランド地方向け国家バス戦略 (National Bus Strategy for England: Bus Back Better)	イングランド (主にロンドン以外のバス市場が自由化された地域) が長年抱えてきた公共バスサービスの課題に対応し、新型コロナウイルスの影響を軽減するため、野心的且つ広範囲に及ぶ改革を行うことを目指して発表された戦略。目標には、よりシンプルな運賃体系の整備、新たなバス車両の導入、運行頻度の改善等が含まれる (詳細後述) ²⁷⁶ 。	2021

出典 複数の資料を基に作成

1) バスサービス法 (2017 年)

2017 年のバスサービス法は、バスの規制緩和によってもたらされた課題を解消し、バスサービスの質を改善する目的で制定された。同法の制定にあたっては、都市や自治体等からの要望も考慮されたという。同法では、2000 年交通法等で導入された既存の品質協定制制度や品質契約制度を改訂した新たな LTA と事業者間の連携の形態 (既存の制度よりも法的拘束力が強い) が4つ提示されており、また自治体の権限による地域輸送を担うバス事業会社の創設も禁止している。これらの背景には、バスサービス提供を管轄する機関と、バスサービスを提供する機関とが分離されていたほうが、サービス利用者にとってメリットが大きいという考え方がある²⁷⁷。同法では具体的に、以下の様な公共バスサービスの改善成果が想定されている²⁷⁸。

<2017 年バスサービス法が想定している成果>

- より良いバスサービス整備
 - 新型バスの導入 (Wi-Fi や USB ソケット等を完備)
 - より良いバスネットワーク (従来よりも多いもしくは異なる地域での運行、夜間

Urban Transport Group (2020), "The Covid19 Funding Gap: The Case for Continuing Support for Urban Public Transport Urban Transport Group Our ref: 23930401", Urban Transport Group サイト

<https://www.urbantransportgroup.org/system/files/general-docs/Support%20for%20Urban%20Public%20Transport%20-%20Final.pdf> 2022 年 2 月 10 日閲覧 38 ページ。

²⁷⁵ Centreforcities (2019a), "The Bus Services Act 2017", Centreforcities サイト

<https://www.centreforcities.org/reader/improving-urban-bus-services/the-bus-services-act-2017/> 2022 年 2 月 10 日閲覧。

²⁷⁶ 英国交通省 (2021), "Bus Back Better", GOV.UK サイト

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/980227/DfT-Bus-Back-Better-national-bus-strategy-for-England.pdf 2021 年 10 月 12 日閲覧。

²⁷⁷ Centreforcities (2019a)。

²⁷⁸ 英国交通省 (2017), "The Bus Services Act 2017", 英国政府サイト,

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/918498/bus-services-act-2017-new-powers-and-opportunities.pdf 2021 年 12 月 22 日閲覧 7 ページ。

- や週末の運行)
 - 簡易もしくはコンタクトレスの支払い
 - より多くの事業者・交通モードの乗車券を統合
 - 利用者に提供する情報の改善（バスの到着時刻、運賃等）
 - 障害者のアクセシビリティ改善
- より良い環境整備
 - さらなる雇用創出
 - 生産性の改善
 - 渋滞が発生し易い街中等での自家用車の利用減
 - 低排出バスの導入（大気質の改善）
 - コミュニティ移動サービスの強化
- より良い価値の創造
 - 職業訓練生、失業者、その他グループに対する運賃割引制度の拡張
 - 事業者間の競争の改善
 - 運賃比較機能の強化
 - イノベーションに前向きな民間事業者によるサービスの提供
 - 定期的なバスサービスと、学校・医療向けの移動サービス等を統合

以下の表では、2017 年バスサービス法のほか、2008 年地方交通法によって導入された 6 つの LTA—事業者間の連携の枠組みの概要と、それぞれの長所・短所をまとめている。表の下に行くにつれ、事業者に対する LTA の法的な拘束力が強まる形態となっており、それに応じてより大規模なサービスの質の改善も見込まれる²⁷⁹。ただし全体として、実際に導入に至っていないケースが多いという問題が指摘されている。このうち VPA が最も広く採用されていると言われているが、自治体は英国交通省に対し、事業者と VPA を結んだことを報告する義務が無いため、実際に何件の VPA が結ばれているのかは不透明である（英国交通省が実施した任意アンケート等が数の目安を把握する手段となっている）。2019 年の同省の発表によれば、英国内で何かしらの協定（強制もしくは任意）に参加しているバス事業者は 20%に留まっていた。AQPS の導入実績は 3 地域（バーミンガム、ソリフル、ウルヴァーハンプトン）と言われており、EP については導入実績は無いと言われている（ただし検討はなされている）²⁸⁰。フランチャイズについては、2023 年以降のグレーターマンチェスター地域での導入が決定している²⁸¹。

²⁷⁹ 英国交通省 (2017)。

²⁸⁰ House of Commons Transport Committee (2019)。

²⁸¹ Smart Transport (2021), “Manchester to implement bus franchising”, Smart Transport サイト <https://www.smarttransport.org.uk/news/latest-news/manchester-to-implement-bus-franchising> 2022 年 2 月 10 日閲覧。

表 1-19 イングランドの公共バスサービスに係る各種パートナーシップ・メカニズム

名称（導入年）	概要	長所・短所
自主的パートナーシップ協定 （Voluntary Partnership Agreement : VPA、2008 年）	LTA と事業者（単体・複数）の間の任意協定という位置づけ。協定の内容は比較的自由に設定することが可能だが、設定可能・不可能な内容が存在している。 <設定可能> ○ LTA によるインフラ・便宜の提供 ○ 運行するバスの技術基準 ○ 最低限のバスの運行時間帯・頻度 ○ 複数事業者間の運行時間の調整 ○ 事業者が設定できる運賃の最高額 等 <設定不可> ○ 運賃の詳細な価格設定 ○ 対象インフラから協定不参加の事業者を排除 ○ 事業者登録に関する規制 等	<長所> ○ 自由度が高く、比較的素早く・簡易に導入できる ○ 幅広い導入実績がある <短所> ○ 協定条項は両者の信頼関係や競争法の影響を受け、強制力は弱め ○ 協定に参加していない事業者と路線上で競合が発生した場合、協定内容が不安定化する可能性あり ○ VPA については英国交通省への報告義務が無いため、実際の協定件数は不透明
適格化協定 （Qualifying Agreement、2008 年）	特定の地域内における、競争の阻害・制限、不公平な取り扱いを防止することを目的とした協定。LTA が協定の条項や考えられる効果を検討し、①協定の内容が管轄区域内のサービス利用者の利益となること、②バスサービス運営の改善に不可欠ではない規制を事業者に課さないことを条件に、協定文言を策定する。	<長所> 競争法が定める規制の範囲内で、運行本数などを事業者間で調整することが可能。 <短所> VPA とほぼ同様
高度品質協定制 度（Advanced Quality Partnership Scheme: AQPS、2017 年）	特定の地域内の全てのバス事業者に対し、LTA が定めた以下の様な各種要件を満たすように求める。LTA は事業者に対してバス停や関連インフラの利用許可や、その他直接的・間接的な支援を提供する。2000 年交通法が導入した品質協定制の改訂版という位置づけである。 <要件例> ○ 車両の要件（Wi-Fi の有無、燃料、低排出等） ○ 運行頻度や等間隔運行 ○ 運賃上限の要件 ○ 乗車券の販売方法に関する要件 ○ 利用者への情報提供に関する要件 ○ 広報・宣伝の方法に関する要件 等	<長所> サービス改善に一定の効果が見込め、協定内容について事業者が意見を述べる事が可能。 <短所> ○ LTA の負担が大きい（施設・支援の整備、履行状況の確認） ○ 事業者からの反発が想定される（協議が難航する恐れ） ○ 強制力を発揮する場合には、交通委員会（Traffic Commissioner）282の介入が必要となるが、適切な介入が見込めるかは不透明 ○ 特定の条項は競争法によって制限される ○ 導入実績があまりない
先進的乗車券発行制度 （Advanced Ticketing Scheme、2017 年）	特定地域でバスサービスを提供する全事業者に対して、LTA が複数の事業者・交通手段で利用可能な乗車券購入やコンタクトレス支払い等の枠組みを提供する。乗車券発行にのみ焦点を当てているため、他の枠組みよりも適応範囲は狭い。	<長所> 事業者間の競争を促す競争法の規制を回避し、サービスの質を向上可能。 <短所> LTA は運賃設定に関与できない。

²⁸² 英国交通省傘下の独立機関として、民間バス事業者の登録、ライセンス付与等を対応している。
Traffic Commissioners for Great Britain (n.d.), “About us”, GOV.UK サイト
<https://www.gov.uk/government/organisations/traffic-commissioners/about> 2022 年 2 月 20 日閲覧。

名称（導入年）	概要	長所・短所
拡大パートナーシップ (Enhanced Partnership: EP、2017年)	LTA と事業者間でのバスサービス改善ための合意。すべての事業者は、LTA が策定した特定地域に導入したサービス提供計画、目標、要件、基準等を遵守する必要がある。EP の導入の際には、過半数のバス事業者の合意が必要であるが、一度導入されたら全ての事業者が従う必要がある。 <要件例> ○ 車両の仕様や概観 ○ 利用者への情報の提供方法や広報 ○ 時刻表や運行頻度 ○ サービス提供計画や目標 ○ 乗車券の購入・販売方法と運賃支払い方法 ○ 乗車券の見た目、形態 ○ 複数事業者間で利用可能な乗車券価格 ○ 乗車券の利用範囲、時間帯の適用基準	<長所> ○ AQPS よりも効果や強制力が望める ○ 過半数のバス事業者の合意を得るだけで導入可能 ○ AQPS と異なり、交通委員会の介入がなくとも LTA が事業者の登録等を進めることが可能 <短所> ○ 協議・導入プロセスが複雑 ○ 事業者間の運賃の完全な調整はできない ○ 導入実績がほとんどない（検討段階の自治体はある）
フランチャイズ (Franchising、2017年)	特定地域のバス市場の規制緩和を停止し、事業者は LTA と結ぶ契約に基づいてサービスを提供する必要がある。2000 年交通法が導入を促した品質契約制度の改訂版という位置づけである。2021 年、グレーターマンチェスター合同行政機構がフランチャイズの導入をイングランドでは初めて決定し、2023 年に導入開始、2025 年には完全運用を予定²⁸³。 <要件例> ○ バス路線、ルート、時刻 ○ 他の交通手段（鉄道・トラム等）との統合 ○ 複数モードを統合する乗車券と価格の整備 ○ 単一ネットワークのブランディング（車両のカラーリングの統一等） ○ 車両の種類や概観、技術、排出量	<長所> ○ 法的拘束力がある ○ LTA によって、バスサービスの提供計画とより幅広い政策課題とを統合することができる。 ○ 新規参入事業者を含むバス事業者にとって、より安定した市場を形成できる。 <短所> ○ 導入と実施に時間と費用がかかる ○ LTA が収益リスクに直面する可能性がある ○ 既存のバス事業者にマイナスの影響を与える可能性がある

出典 英国交通省²⁸⁴、Urban Transport Group²⁸⁵の資料を基に作成

以下の表は、2017 年に導入された AQPS、先進的乗車券発行制度、EP、フランチャイズについて、それぞれがどの程度の義務をバス事業者に課せるかどうかを整理したものである。この表からも、同 4 つのスキームの中では先進的乗車券発行制度の強制力が最も弱く、フランチャイズの強制力が最も強いことがわかる。これらのメカニズムのうち、EP とフランチャイズは英国政府にも支持されており、2021 年の国家バス戦略でも導入が促進されている（詳細後述）。

²⁸³ Smart Transport (2021)。

²⁸⁴ 英国交通省 (2017)。

²⁸⁵ Urban Transport Group (2020)。

表 1-20 2017 年に導入された 4 つの制度がバス事業者に課せる義務

バス事業者に義務を課せるかどうか	Advanced Ticketing Scheme	AQPS	EP	Franchising
複数の事業者や交通モードで利用可能な乗車券の導入	○	○	○	○
特定のチケットの販売促進方法を義務化	×	○	○	○
全ての参加事業者に適応するゾーン制の運賃体系の導入	×	×	○	○
事業者の発券に対して共通規制を適応	×	×	○	○
IC カード等の特定の乗車券の販売	○	○	○	○
複数の事業者を統合する乗車券の具体的な金額を設定	×	×	○	○
各事業者の乗車券の具体的な金額を設定	×	×	×	○

出典 英国交通省²⁸⁶の資料を基に作成

英国政府は各自治体に対し、それぞれの状況にあった制度の導入を求めている。厳密には、AQPS や EP は VPA の枠組みでも（LTA と事業者間の協議内容によっては）導入可能であるが、AQPS や EP 等の特定地域・区間の全てのバス事業者を対象とする枠組みでは、よりエリアが狭く、つまり参加事業者の数が少ない方が導入しやすい点が指摘されている。また AQPS よりも EP の方が強制力は強く、野心的な枠組みであることから、各自治体と事業者が目指す目標が高く、目標が共有されており、各種条件について合意に至りやすい場合は EP を採用し、そうでない場合は AQPS を選ぶような方法も提案されている²⁸⁷。

2) 国家バス戦略（2021 年）

ロンドンを除くイングランドのバス市場は 1986 年に規制緩和・自由化されたものの、これによって多くの問題が発生した。例えば、ロンドン以外の地域の平均バス運賃は 1987 年以降、403%上昇した（対比として鉄道運賃と自動車コストの値上がりはそれぞれ 325%と 63%）。同様に地方のバス運賃は 2010 年以降、実質年率で 1.4%上昇している²⁸⁸。全体的な計画や管理がなされていないため、バスシステムが機能的に運営されておらず、必要のない路線が多くなってしまっている。また、規制緩和は、複数の事業者が同じ地域内や、時には事業者間や交通手段間で整合性が取れていない同じ路線・同じ時刻表で競争したり、利用者を混乱させる乗車券購入のオプションが複数あるなど、サービス断片化を招いている²⁸⁹。

これらの失敗に対処するため、前述のとおり英国政府は 2017 年にバスサービス法を施行し、AQPS、EP、先進的乗車券発行制度、フランチャイズ等を導入し、LTA と事業者間の連携強化が促進された。しかしながら、これらのメカニズムが実際に利用されることは稀であった。その後、2019 年に英国政府は報告書「A Better Deal for Bus Users」を公開し、バス分野における支援と変革のため新たに 2.2 億ポンドを支出することを発表した。これには LTA が入札を実施した「支援されたバスサービス（Supported Bus Service）」事業の 3,000 万ポンド等も含まれる。報告書の中で政府は、地域社会のバスニーズを満たすため、官民をどのように結びつけるかを定めた国家バス戦略（National Bus Strategy）の策定も示した²⁹⁰。

²⁸⁶ 英国交通省(2017)。

²⁸⁷ 英国交通省 (2017)。

²⁸⁸ 英国交通省 (2021) 18、59 ページ。

²⁸⁹ Philip Alston, Bassam Khawaja and Rebecca Riddell (2021)。

²⁹⁰ 英国交通省(2020), “A better deal for bus users,” GOV.UK サイト

<https://www.gov.uk/government/publications/a-better-deal-for-bus-users/a-better-deal-for-bus-users> 2021 年 10 月 12 日閲覧。

2019年に政府は「国家バス戦略」作成を示したが、その後新型コロナウイルス流行が発生し、戦略の方針はコロナ禍対応に大きく舵を切らざるを得なかった。新型コロナウイルス流行によりバスの乗客数が激減し、終息後もこの状況は継続すると予測されており、バス業界の財政難を深刻化させている。地方自治体は、実際に提供されているサービスのレベルにかかわらず、コロナ禍前の水準で割引運賃の負担によりバス事業者への財政支援を行っている。英国政府は COVID-19 バスサービス支援助成 (COVID-19 Bus Services Support Grant: CBSSG) を通じてバス事業者の財政支援を行っており、必要な限りこれを継続する予定としている。

「国家バス戦略」は 2021 年 3 月に発表された。この戦略は、数十年にわたる規制緩和が高品質なバスサービスの提供に失敗していることと、歴代政権が十分な資金調達への投資や政治的関心を怠ってきたことを認めている。また、コロナ禍の影響を受け、民間事業者が商業的に成り立たないと判断した場合に、コミュニティが適切なサービスを受けることができないまま取り残されないようにするための変更が必要であることも確認された²⁹¹。この戦略の包括的な目的は、次のようなバス運行を推進することである。

<国家バス戦略が達成を目指すバス運行>

- より高頻度
- より速く、信頼性が高い
- より安く、わかりやすい（例：所要時間、費用や運行状況に把握できる Web やアプリでの情報提供、バス停の案内情報、系統番号設定の統一、夕方休日の経路統一等）
- より使いやすい（例：複数の事業者で共通して使える乗車券）
- より安全かつ快適な乗車環境（例：車椅子スペースや CCTV カメラの設置等）
- 同じ交通手段内や異なる交通手段間を統合したネットワーク（鉄道駅をハブとする等）
- より環境に優しい（ゼロエミッション車両の導入）

戦略はまた、バスネットワークを変革し、乗客数を新型コロナウイルス流行以前のレベル以上に増やすために、どのように政府が資金投入を行うかを示し、また、バスネットワーク変革への鍵となる政府の施策事項をいくつか示している²⁹²。

<国家バス戦略で示されている施策の概要>

- EP とフランチャイズの活用の拡大
- LTA によるバスサービス改善計画 (Bus Service Improvement Plans) 策定推進
- バス高速輸送システム (Bus Rapid Transport: BRT) の拡大
- 主に僻地におけるデマンド型交通 (Demand Responsive Transport) の強化
- 様々な乗車券の統合（複数の事業者や異なる交通手段にまたがって利用できる）
- ゼロエミッション車両の調達
- ピーク時間外の運行頻度の底上げ

英国の国家バス戦略は、バスサービスをより優れたものにするため、以下のような課題と目標を特定している。

²⁹¹ Philip Alston, Bassam Khawaja and Rebecca Riddell (2021)。

²⁹² 英国交通省 (2021)。

表 1-21 イングランドで提供されているバスサービスの課題

課題	説明
協力の不足	英国内にはいくつもの路線があるが、競合するバスネットワークは互いの存在を認めていないことが多い。その結果、次のような問題が発生している。 自社のサービスのみを記載した路線地図を個別に発行するため、潜在顧客に、一部の地域には全くバスが走っていないという印象を与える まったく異なる路線に同じ路線番号を使用する 複数社が運行する混雑路線では、特定の時間帯で供給過多が発生している 複数の事業者を利用できる乗車券が高額でわかりにくいものになる
夜間サービスの不足	深夜勤務やシフト勤務が一般的になっているにもかかわらず、多くの地域、さらには大都市でさえ、夜間は1時間に1、2本しかバスがない場合がある。地方では最終バスが午後5時か6時ということも多い。
複雑な乗車券	少なくとも1つの主要都市で、名前や条件が異なる1週間や1か月のバス乗車券が何種類もあり、非常に複雑であるため、乗客は最適なものを選ぶのが難しい。
アクセスの欠如	少なくとも1つの町では、鉄道駅周辺の再開発の方向性を誤り、バスの停留所が駅から遠くなってしまったという問題が発生している。

出典 国家バス戦略²⁹³

表 1-22 地域のバスサービス改革の目標

目的	説明
運行頻度の引き上げ	都市の主要路線では、乗客が時刻表を必要としないほど頻繁にバスが来るのが望ましい（“Turn up and go services”と呼ばれている）。従来のバスや小型車両を使ったフィーダーサービス（中心部と主要路線をつなぐ乗り継ぎサービス）は、統合乗車券により主要路線と接続することで、主要道路から離れた場所からの接続頻度を高めることができる。人口密度の低い地域や需要の低い時間帯は、従来の固定されたバス路線よりも、デマンド型交通の方がはるかに高いレベルのサービスを提供できる。
より速く、信頼性の高い運行	都市部の道路でのバス優先付与の必要性から、LTAには交通法規を実施する新たな権限が与えられる。LTAには、バスの信頼性を向上させ、野心的なバス優先スキームを実施し、新たな資金を得ることが期待される。これらは歩行者や自転車のスキームを補完する形で計画されなければならない。
より安い運賃	街や都市ではより安い一律運賃を、他の地域では、より安い1乗車あたりの運賃を、また、すべての場所で一日の上限運賃を設定する。
より統合されたサービス	都市部路線で発生している過剰供給（同一時間帯に何台ものバスがやってくる）は、他地域の供給不足の解決のためにも解消する必要がある。また、夜間や週末、深夜、小さな町や村により多くのサービスを提供する新しい形態のデマンド型交通によるサービス提供すべき。
わかりやすさ	イングランド全土の公共交通機関すべて（バス、ライトレール、従来の鉄道）に、交通ウェブサイトやアプリで容易にアクセスでき、発車・到着時刻やアクセサビリティ（利用しやすさ）情報、運賃、料金、リアルタイムの運行情報など、乗客に必要なすべての情報がすぐわかるようにしなければならない。 また、以下の様な要件にも配慮すべき。 ○ バス停留所では、停車するバスについての正確な情報を掲示 ○ 同じ地域内で異なる2つの路線が同じ系統番号になることを避けるため、地域ごとに共通のナンバリングシステムを採用すべき。また同じバス路線を複数の事業者が運営する場合、バスの停留所名称を統一すべき ○ 事業者ではなくコミュニティを反映させた地域のブランド戦略にすべき ○ 路線は可能な限り、夜間や週末も昼間と同じにすべき ○ 路線は運行頻度の低いサービスが多数集まったものではなく、シンプルで、運

²⁹³ 英国交通省 (2021) p.20。

目的	説明
	行頻度の高い基幹サービスを備えたわかりやすいものでなければならない ○ 同じ路線を担当する事業者は、すべて同一の乗車券、路線番号、時刻表を採用すべき ○ 時刻表の変更は最小限にし、事業者間で調整の上、同時に行うべきである ○ 地域バスの利用者以外にも親しんでもらえるよう、積極的に広報活動やマーケティングを行うべき
使いやすさ	共通乗車券、定期券、1日の上限運賃は、事業者にかかわらず全てのサービスにおいて利用可能にすべきである。また複数事業者の共通乗車券は、単一事業者の乗車券の価格と同等にすべきである。全てのバスは非接触決済を利用可能にすべきである。乗車券と運賃はシンプルであるべきで、都市部では一律料金をより一般的にすべきである。バス・ステーションは閉鎖や再開発から保護されると同時に、改善されるべきである。
乗りやすさ	快適で高性能な最新バスはバスの利用をより魅力的なものにする。乗客がバスの中は安全だと感じられなければならない。誰もが快適に利用できるように、全てがバリアフリーになっていて、車椅子に加えてベビーカーや荷物用のスペースも十分に確保されるべきである。また、音声および表記による情報提供も必要であり、さらには WIFI や充電機能が標準装備されることで、乗客は仕事やネットでのやり取りができるようになるため、時間の有効利用が可能となる。休日や景色の良い場所では、バスの二階からの景色を楽しんでもらうなど、旅行者にバスをアピールするために様々なことをするべきである。
他の個通モードとの一体化の改善	○ 多くの欧州諸国で標準となっているように、より多くの路線バスが鉄道駅を経由し、自転車や歩行者の経路・ネットワークとも接続すべき ○ 鉄道駅の入り口近くに質の高い停留所を設置し、鉄道駅を接続ハブにする。バスを駅から遠ざけるようなスキームは承認されるべきではない ○ 乗客はバスを乗り換えるたびに新しい乗車券を購入しなくてよいようにする。バス事業者と他の交通機関の間で、簡単乗り継ぎ乗車券（イージースルーチケット）を利用可能にすべき ○ 統合乗車券に向けた最終目標は、スマートフォンのタプ一つで、地域のバス、鉄道、地下鉄の乗り継ぎ運賃を支払えるようにする。 ○ 鉄道駅には地域バスサービスの全情報を掲示し、また鉄道業界はバスとの接続を促進すべき ○ パーク&ライドスキームを拡大し、より多くの地方バスが自転車を載せられるようにすべき
より環境にやさしいバス	英国交通省は最低 4,000 台のゼロエミッション・バスの新規投入を支援する。
アクセス性とインクルーシブの向上に向けた設計	障害のある人たちも他の乗客と同じくらい簡単にバスサービスを利用できなければならない。バスをより利用しやすくすること（車両そのものに限らず、停留所やバス・ステーション、優れたカスタマーサービスも含む）は、他の乗客にとっても利益になる。例えば次の停留所のアナウンスは、誰もがバスの行き先や、いつ自分の目的地に着くかを知る手掛かりになる。

出典 国家バス戦略²⁹⁴

これらの目的を達成するため、英国政府は以下の対策を計画している。

- **政府の資金提供**…英国の中央政府および地方自治体は、地域バスサービスへの財政支援拡大を計画している。
 - **COVID-19 バスサービス支援助成金 (COVID-19 Bus Services Support)**

²⁹⁴ 英国交通省 (2021) p.30-32.

Grant : CBSSG）…英国政府はバスサービスに対し 30 億ポンドの財政支出を行うと発表した。この資金は資本と収益両方を対象とするもので、新型コロナウイルスの流行からの回復（CBSSG として）、LTA の機能向上（後述）、ゼロ排出車両の確保をバス市場において支援する²⁹⁵。30 億ポンドを支出する時間的枠組みについては、まだ明らかになっていない²⁹⁶。

- **バスサービス事業者補助金（Bus Service Operators Grant: BSOG）の近代化**…BSOG は中央政府から、対象となるバスサービスの事業者 LTA およびに提供される資金である。金額は年間およそ 2 億 6,000 万ポンドに及ぶ。政府は、燃料ベースではなく距離ベースの補償率への移行、過疎地域のバスサービスへの資金の増強、デマンド型交通への新たなインセンティブの追加、EP やフランチャイズを進めている場合のみに資金提供の対象と定することなど、BSOG の近代化を計画している。
- **割引運賃制度への補填**…英国の地方自治体は、英国割引移動スキーム（English National Concessionary Travel Scheme）という形態で、バスの路線とサービスのレベルを維持するために、割引運賃分を負担している。新型コロナウイルスの流行中、割引を利用した移動は大幅に減少しているが、地方自治体の多くは流行前と同じレベルの負担を続けている。国家バス戦略の中で、政府は地方自治体に対し、これらの負担を継続するよう求めている。英国交通省はこれらの負担の法的根拠を強化するため、法的基盤の構築に取り組んでいる²⁹⁷。

LTA の役割の強化…LTA（ロンドンを除く）の役割と可能性を向上させるため、国家バス戦略は LTA が、①担当サービス地域全体でバスの EP もしくはフランチャイズ運営に取り組むことを推奨し、②毎年、地域のバスサービス改善計画（Bus Service Improvement Plan: BSIP）を発表または更新することを要求している。EP やフランチャイズ運営では、バス事業者に対しより強い要件を課することが可能になることから、本戦略では AQPS よりも EP やフランチャイズの利用に重きを置いている。AQPS の数は比較的少数であり、政府は AQPS の大半が近い将来に廃止されると予想している。暫定のタイムラインは以下の通り²⁹⁸。

- 2021 年 7 月以降：バスサービス事業者補助金が LTA（ロンドン以外）、および該当する事業者（EP に参加することを約束している、もしくはフランチャイズサービスへの法的手続きを開始している）に提供される。
- 2021 年 10 月まで：英国交通省は全ての LTA が地域の BSIP を公開するこ

²⁹⁵ 英国交通省 (2021a), “National Bus Strategy: Bus Service Improvement Plans Guidance to local authorities and bus operators”, GOV.UK サイト https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/985379/bus-service-improvement-plans-guidance-to-local-authorities-and-bus-operators.pdf 2021 年 10 月 14 日閲覧 6 ページ。

²⁹⁶ Eamonn Boylan (2021), “Bus Reform: Bus Back Better”, グレーター・マンチェスター合同行政機構（Greater Manchester Combined Authority : GMCA）サイト <https://democracy.greatermanchester-ca.gov.uk/documents/s13950/GMCA%20Part%20A%20Bus%20Reform%20Bus%20Back%20Better.pdf> 2021 年 10 月 11 日閲覧 4 ページ。

²⁹⁷ 英国交通省 (2021)。

²⁹⁸ 英国交通省 (2021a)。

とを期待している（詳細は後述）。これらの新しい BSIP は、国家戦略の目標と期待に応え、バス移動に関する野心的な構想を実現するために、どのようにして EP もしくはフランチャイズのスキームを利用するかを提示しなければならない。

- 2022 年 4 月以降：EP を有しているか、フランチャイズ実施の法的プロセスを開始した LTA だけが、政府のバス資金の新たな裁量権を利用できるようになる。

● **バスサービス改善計画（Bus Service Improvement Plan : BSIP）**…BSIP は、LTA のサービスが現在の業績レベルから、国家戦略で示されたバスサービスの目標

（例：バスサービスの改善、利用増、顧客満足度の向上）までをどのように達成するかを詳細に提案する文書である。BSIP には LTA の全エリアをカバーするように、サービスの提供や複数の交通手段の統合、ならびに EP やフランチャイズの導入ビジョンに関する詳細な計画を、地域のバス事業者、ボランティア輸送

（community transport）の主体や住民と連携して策定することになる。BSIP は毎年更新され、地域の地方交通計画に反映される。作成の際には地域のステークホルダー（例：住民、バス事業者、地域交通機関、企業など）との協力が不可欠で、また LTA の全管轄地域を対象にしていなければならない（例：過疎地と都会の両方のニーズに対処する）。複数の LTA が共同でひとつの BSIP を作成することもあり

（とりわけ地域経済や移動パターンが大きく重複する場合）、LTA は管轄域を越えたあらゆる問題の解決に協力することが期待される。BSIP の質は、各 LTA が受け取る政府からの 30 億ポンドの資金配分に影響する²⁹⁹。

- **「社会的に必要なサービス」の新たな定義**…前述の通り LTA に許されているのは、商業ベースでは提供できない「社会的に必要な」サービスへの財政支援のみである。英国交通省は「社会的に必要な」サービスの意味と役割に関する新たなガイダンスを発行する予定でだが、このカテゴリーを拡大して「経済的に必要な（economically necessary）」サービスを初めて含めることにした。これは昼夜を問わず人々を職場に運ぶバスの役割を認識するためのものである³⁰⁰。

- **デマンド型サービス**…英国交通省はより多くのデマンド型サービスを試行するため僻地交通基金（Rural Mobility Fund）を設立し、17 件のパイロットプロジェクトに資金を提供した（2021 年 3 月発表）。英国交通省は、僻地以外でのサービスの試験も含め、この事業の拡大を検討している。英国交通省は全てのデマンド型サービスが主要ネットワークと完全に統合され、同じ乗車券や定期券が利用でき、同じもしくは類似のネーミングを使用して、時刻表や交通アプリ、ウェブサイトに記載されることを期待している³⁰¹。

- **バス高速輸送システム（Bus Rapid Transit : BRT）ネットワーク**…英国交通省は BSIP 作成の際に LTA や事業者と協力し、BRT システムの試験を行う可能性のある場所を特定する。このサービスはバスのフランチャイズ権を通じて他の競争から保

²⁹⁹ 英国交通省 (2021a)。

³⁰⁰ 英国交通省 (2021)。

³⁰¹ 英国交通省 (2021)。

護される可能性があるため、鉄道やライトレールのように入札が行われる可能性がある³⁰²。

- **アクセス可能情報規則（Accessible Information Regulation）** …2022 年夏までに政府は、地方のバスサービスにおいて路線や次の停留所に関するアナウンスを音声と視覚情報の両方で提供することを義務付ける、アクセス可能情報規則を施行する予定である。乗客がより良い車内情報を得ることができるよう、小規模バス会社への資金提供を 2021 から 2022 年にかけて少なくとも 150 万ポンド増額する³⁰³。

第4項 交通事業の運営概況・事業主体

前述のとおり、ロンドン以外のイングランドのバス市場においては 1986 年に規制緩和が行われており、助成金なしでサービスを提供している民間事業者が圧倒的に多い（2020 年の資料によれば、市場の約 8 割）。社会的に必要な路線や採算が取れにくい路線等については、各地域の公共交通サービス運営を主管する LTA が入札を実施しており、これはロンドン以外の市場の 20%程度と言われている。一方でロンドンでは、ロンドン以外の市場の約 20%と同様に、LTA が地域の公共交通機関の計画およびサービス提供を担っている。LTA は主にバスサービスを運営するが、メトロポリタン・カウンティにおいては、鉄道やライトレールサービスを管轄下に置くこともある³⁰⁴。以下の表は、これらの内訳を図解したものである。

表 1-23 イングランドの各地域におけるバスサービスの市場整理

地域	市場	主管組織
ロンドン	入札市場	ロンドン交通局（Transport for London）
ロンドン 以外	80%が民間市場	無（監督機関はあり）
	20%が入札（「社会的に必要」なサービスが対象）	LTA

出典 Urban Transport Group の資料を基に作成³⁰⁵

LTA の主要な役割は地元のニーズを特定し、それらを満たすよう地域交通計画（Local Transport Plan）を策定することである³⁰⁶。LTA はまた、民間事業者が提供しないバスサービスについて、入札を行うことも認められている。その一方で（ロンドン以外の）規制緩和された市場においては、LTA が民間の事業者によるサービスの基準や運行頻度を管理することは困難である。良質なバスサービスがないことで（運賃が高い、サービスが不十分）、地域住民の失業や、食料・教育・医薬品へのアクセス不足などの問題が発生している³⁰⁷。

³⁰² 英国交通省 (2021)。

³⁰³ 英国交通省 (2021)。

³⁰⁴ Urban Transport Group (2020a), “UK Transport Governance - an introduction”, Urban Transport Group サイト <https://www.urbantransportgroup.org/system/files/general-docs/Transport%20governance%20briefing%20October%202020.pdf> 2021 年 10 月 13 日閲覧 2 ページ。

³⁰⁵ Urban Transport Group (2020a)。

³⁰⁶ Urban Transport Group (n.d.), “How can I make buses better?: A guide for young people”, Urban Transport Group サイト <https://www.urbantransportgroup.org/system/files/GuidetobusesforyoungpeopleFINAL.pdf> 2021 年 12 月 22 日閲覧 4 ページ。

³⁰⁷ Philip Alston, Bassam Khawaja and Rebecca Riddell (2021)。

1) バス（ロンドン地域）

ロンドン地域の公共交通サービスの提供は、同地域の LTA であるロンドン交通局によって主管されている³⁰⁸。ロンドン交通局はロンドン地域の包括的な交通戦略を維持するため、公共交通サービス（バス、地下鉄、ライトレールを含む）の大部分と高速道路網の運営（路線、時刻表、料金の管理等も含む）や、関連の調達を指揮している。ロンドン交通局の責任者はロンドン市長であり、同局はロンドン議会（Greater London Assembly）に対して説明責任を負っている³⁰⁹。

ロンドン地域は 1985 年の交通法によるバス市場の規制緩和を免除されたため、2000 年以降はロンドン交通局がバス専門の子会社 London Bus Services Limited を通じて、地域のバスサービスの入札を実施している。2018 年時点でロンドンにはバス会社が 21 社存在し、サービスそのものは民間企業が競争入札を通じて運営しているが、ロンドン以外のバス市場と異なり、ロンドンのバス市場では単一のバス市場に排他的権限が与えられており、複数のバス会社が単一の路線でサービスを提供するような状況は発生していない。London Bus Services は路線計画を策定し、満たすべきサービスの水準を指定し、サービスの品質を確保する。バス・ステーションや停留所、他のサポートサービスなどの管理についても責任を負う³¹⁰。以下の図は、ロンドン地域の公共バスサービスの提供に関わる主な官民組織の構造を示している。

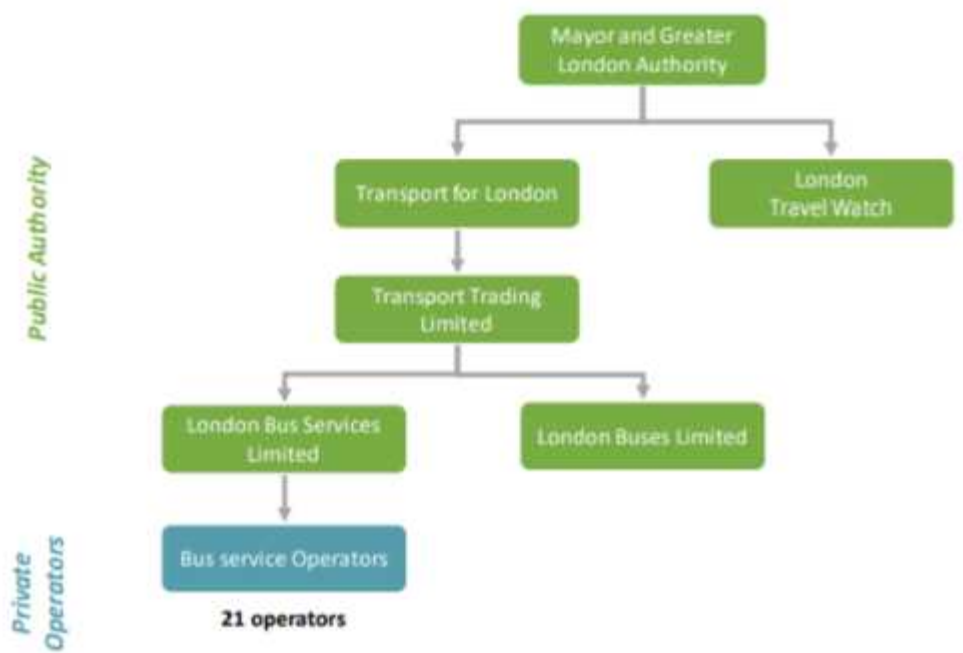


図 1-13 ロンドンのバス関連する組織の関係

出典 Global Green Growth Institute (2018 年)³¹¹

³⁰⁸ 英国交通局 (2021b), “Traffic Modelling Guidelines: Version 4.0”, 英国交通省サイト <http://content.tfl.gov.uk/traffic-modelling-guidelines.pdf> 2021 年 12 月 22 日閲覧。

³⁰⁹ Urban Transport Group (2020a)。

³¹⁰ Transport for London (n.d.)。

Global Green Growth Institute (2018), “Comparative Analysis of Transport Bus Public Concession Models”, Global Green Growth Institute サイト <https://gggi.org/site/assets/uploads/2019/04/Public-Transport-Concessions-Full-report-English.pdf> 2021 年 10 月 21 日閲覧 19 ページ。

³¹¹ Global Green Growth Institute (2018)。

また以下の表は、ロンドン地域の公共バスサービス提供に関わる機関と、それぞれの概要・役割をまとめている。

表 1-24 ロンドン地域の公共バスサービス提供に関わる機関

機関	役割
大ロンドン行政庁 (Greater London Authority: GLA)	GLA は、ロンドン地域の交通、治安維持、経済開発、緊急時計画の策定に関する権限を委譲された管理機関である。ロンドン交通局は GLA の傘下組織である。GLA はロンドン全体の交通戦略の策定、運賃水準の設定、ロンドン交通局の予算承認と資金調達の手配を行う。GLA は、ロンドン市長およびロンドン議会に指揮されている。
ロンドン交通局	ロンドン交通局はロンドンの交通戦略の履行を担当する公的機関で、サービスネットワークに関する計画策定、調達、管理を行なっている。バスサービスの提供にあたり、公正で持続的な競争の促進に取り組んでいる。さらに、公共交通サービスの統合や、乗車券発行などのサービスの統一化、London Buses Ltd など子会社の管理も行なっている。ロンドン交通局には 3 つの子会社があり、これらは London Transport Insurance (Guernsey) Limited、ロンドン交通局 Trustee Company Limited、Transport Trading Limited である。
Transport Trading Ltd	ロンドン交通局の子会社。大ロンドン地域内における様々な交通手段の事業者すべての持株会社である。Transport Trading Limited の子会社は鉄道、トラム、地下鉄、バスサービスを担当している。さらに、子会社の一社が他の子会社にかわり、商取引や金融取引を実施することがある。Transport Trading Limited の子会社には、London Bus Services Limited や London Buses Limited がある。
London Bus Services Ltd (LBSL)	Transport Trading Ltd の子会社。バス路線の計画、サービスレベルの指定、サービス品質の確保を担当する。バスインフラの保守にも責任を負う。また、London Tramlink の管理も行う。
London Buses Ltd	Transport Trading Ltd の子会社。障害のある人にドア・ツー・ドアの移動手段を提供する Dial-a-Ride を担当している。
London Travel Watch (LTW)	ロンドン地域における公共交通サービスの提供状況を監視する組織。首都圏内および周辺の交通機関利用者の利益を代表する。また、ロンドンの交通機関に関する苦情がサービス提供者によって十分に解決されない場合に支援を行う。

出典 Global Green Growth Institute³¹²

2) バス（ロンドン地域以外）

ロンドン以外の地域では、バスサービスの約 80%が自由市場で運営されている。ライセンスの取得と地域の契約・スキームの遵守を条件に、誰もがバスサービスを開始できる（詳細は後述）³¹³。民間のサービスは、英国交通省（UK Department of Transport）傘下の独立機関として独立して規制を行う交通委員会（Traffic Commissioner for Great Britain）により監視される。交通委員会は事業者が提供するバスサービスの登録を主管し、定時性や信頼性に関する一定の基準を施行する（ただし強制力は弱め）。バス会社はまた、衛生や安全性、利用のしやすさ、運転手の訓練、環境パフォーマンスに関する法令を遵守しなければな

³¹² Global Green Growth Institute (2018)。

³¹³ GOV.UK (n.d.), “Run a local bus service”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/run-local-bus-service> 2021 年 10 月 16 日閲覧。

らない³¹⁴。

競争市場ではあるが、バスサービスの大半を提供しているのは大手の5社（Arriva、First、Go-Ahead、National Express、Stagecoach）であり、お互いに競争することはまれである³¹⁵。約75%の地域で、その地域内すべてのバスサービスを利用できる複数事業者間乗車券（マルチオペレーターチケット）が販売されている。しかし、それらは必ずしも利用者に大々的に宣伝されているわけではなく、単一事業者の乗車券よりもかなり割高になることもある³¹⁶。

ロンドン以外の地域で提供されている公共バスサービスの残りの20%は、社会的には必要ではあるものの、商業的には成り立たないサービスである。これらのサービスは、「支援サービス（supported services）」として区分され、事業者はLTAが主導する入札によって決定される。これらには、僻地におけるサービスの他、週末や早朝、深夜のサービスなどが含まれる³¹⁷。LTAはまた、契約やスキームを通じ、商業サービス事業者・入札サービス事業者双方と協力して地方のバスサービスにおける民営事業の基準を設定する。しかし多くのLTAが長年にわたり、各地域の公共交通の要件について体系的な見直しを行っておらず、ほとんどは、民間事業者が撤退した際にその場しのぎの介入を行っているに過ぎないという報告もある。このため、民間運営が成り立たない僻地を中心とする多くの地域で、バスサービスが不十分な状態のままとなっている³¹⁸。

3) ライトレール

ライトレールはシステムの拡大と、乗客の人気の高まりとともに、イングランド内で成長を続けている。イングランドのライトレールは2019/2020年、2億7,000万人の乗客を輸送した³¹⁹。8都市に9つのライトレール・システムがあり（うち2つはロンドンにある）、公的機関と民間企業が混在して運営している。総路線距離は367km³²⁰である。ネットワークのうちいくつかは延伸工事中もしくは計画中であるが、2014年にエディンバラ・トラム（Edinburgh Trams）が営業を開始して以来、新たなライトレールは導入されていない³²¹。2021年、担当機関（ウェスト・ヨークシャー合同行政機構：West Yorkshire

³¹⁴ Stagecoach Group (n.d.), “UK Bus Industry - FAQs”, Stagecoach Group サイト <https://m.stagecoachgroup.com/~media/Files/S/Stagecoach-Group/Attachments/pdf/bus-industry-faqs-v2.pdf> 2021年12月22日閲覧 1ページ。

³¹⁵ Urban Transport Group (2020b), “Bus Policy”, Urban Transport Group サイト <https://www.urbantransportgroup.org/system/files/general-docs/Bus%20Policy%20Version%202020%20%281%29.pdf> 2021年10月11日閲覧 2ページ。

³¹⁶ 英国交通省 (2021)。

³¹⁷ Transport for West Midlands (n.d.), “Bus services”, Transport for West Midlands サイト <https://www.tfwm.org.uk/who-we-are/what-we-do/bus-services/> 2021年10月21日閲覧。

³¹⁸ CPRE (2021), “Every village, every hour A comprehensive bus network for rural England”, CPRE サイト https://www.cpre.org.uk/wp-content/uploads/2021/03/CPRE_Every-village-every-hour_report.pdf 2021年10月31日閲覧 11ページ。

³¹⁹ Urban Transport Group (2020c), “Light Rail”, Urban Transport Group サイト <https://www.urbantransportgroup.org/system/files/general-docs/Light%20Rail%20briefing%202020%20FINAL.pdf> 2021年10月18日閲覧 2ページ。

³²⁰ Urban Transport Group (2020c)。

³²¹ Urban Transport Group (2020c)。

³²² 英国交通省 (2021b), “Light rail and tram quality report: 2021”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/government/publications/light-rail-and-tram-statistics-guidance/light-rail-and-tram-quality-report-2021> 2021年10月14日閲覧。

Combined Authority) がリーズ市の新たな交通ネットワーク計画を発表した。従来の提案では、2025 年に工事を開始し、ライトレール、トラムトレイン、ウルトラライトレール、および先進的なバスのラピッド・トランジット技術を統合することになっていた³²³。

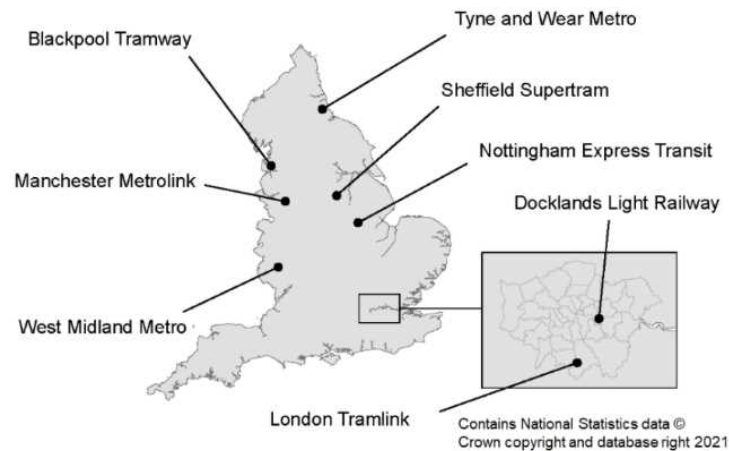


図 1-14 イングランドのライトレール分布（2021 年時点）

出典 英国交通省³²⁴

第5項 官民の役割分担（行政側の発注・契約形態等）

1) バス（ロンドン地域）

入札・契約の手続き

London Bus Services は路線のターミナル、経路、運行頻度、運行時間を指定し、現在の稼働時間や、稼働時間において確認された重要な要件を提示する。また現在の業績や、新たな契約で求められる最低基準も提示する。提出された入札書類はこの仕様に基づいて評価される。全ての応札者は London Bus Services が要求する全ての関連情報を、封入した状態で提出する。各入札書類は仕様を遵守していなければならないが³²⁵、事業者は乗客および London Bus Services の利益になる代替案を提出することができる。代替案には、既存の車両の使用や、路線や運行頻度のようなサービス構造のバリエーションといったオプションが含まれる。ロンドン地域で行われているバス入札・契約の主なポイントは以下のとおりである。

<ロンドン地域のバス入札及び契約システムの主なポイント>

- ・契約は、事業者品質向上のためのインセンティブを与えるように設計されている。
- ・路線は通常、個別に入札にかけられるが、サービスの変更を容易にするため、同じ地域の異なる路線が同時に入札にかけられることも多い。
- ・契約期間は通常 5 年間だが、業績に応じて 2 年間の延長が可能である。
- ・入札は継続的に行われており、通常はネットワークの 15%~20%（90~120 路線）が毎年入札にかけられる。

³²³ International Rail Journal (2021), “Plans unveiled for West Yorkshire transit network”, IRJ サイト <https://www.railjournal.com/regions/europe/plans-unveiled-for-west-yorkshire-transit-network/> 2021 年 10 月 17 日閲覧。

³²⁴ 英国交通省 (2021b)。

³²⁵ 顧客が定める要件を満たしている入札。

- 入札の評価は、品質と安全性を考慮した上で、コストパフォーマンスに基づいて行われる。
- 契約金は、運行距離と、サービスの総合的な信頼性に応じて支払われる。
- サービスの全ての側面にわたる、包括的な品質評価が行われる³²⁶。

落札時には特定の最低業績基準（Minimum Performance Standard（詳細は後述）が設定される³²⁷。事業者を支払われる金額は、合意された年間契約額、事業者の管理下で様々な理由により運行されなかった Km 数の控除、その他のボーナスや控除（例：パフォーマンス水準性を満たしていた場合と、満たせなかった場合など：後述）に基づいている³²⁸。

なお、ロンドンのバス市場では 1998 年以降、品質インセンティブ付きのグロスコスト契約が主流となっている。以下の表は、ロンドンの公共バスサービス契約の発展を 3 つのフェーズに整理したものであり、1984～1993 年のインセンティブ無しのグロスコスト契約期、1993～1998 年のネットコスト契約期、1998 年以降の品質ボーナス導入・体制改善期のそれぞれにおいて、成果や問題が発生していたことがわかる。1998 年以降は過去の失敗を踏まえて改善を行い、グロスコスト契約とネットコスト契約の利点を取り入れたインセンティブ付きのグロスコスト契約が採用されているものの、運営費の高騰や運賃値上げ等の問題も発生している³²⁹。

表 1-25 ロンドンの公共バスサービス契約の発展

	グロスコスト契約期 (1984～1993 年)	ネットコスト契約期 (1993～1998 年)	品質ボーナスの導入・体制改善 期 (1998～現在)
特徴	・グロスコスト契約が主流（インセンティブ無） ・PTA にて運賃、サービス水準等を意思決定 ・公的事業者も入札参加	・ネットコスト契約が主流 ・PTA にて運賃、サービス水準等を意思決定 ・PTA からの助成金縮小 ・民間事業者も台頭して入札の競争が激化	・ロンドン交通局の創設（市長との連携、運賃・サービス水準などを意思決定） ・グロスコスト契約に回帰し品質インセンティブを導入 ・契約期間を 5 年に設定、（2 年間延長もあり） ・サービス水準の監査を定期的に実施
成果	・運営費（人件費）節減 ・乗客数が安定	・運営費の更なる節減	・乗客数の増加 ・サービスの質・乗客満足度の改善
問題	・サービスの質の低下 ・調達手続きが一部難航 ・労働組合の影響力低下	・サービスの質が更に悪化（質を上げるインセンティブ無し） ・運賃値上げが発生	・運営費の高騰（主に人件費が原因） ・必要となる助成金の規模が増加（予算で捻出できない場合は、助成金カットも） ・運賃値上げが発生

出典 OECD を基に作成³³⁰

³²⁶ Transport for London (n.d.)。

³²⁷ Graham Currie and Nicholas Fournier (2021)。

³²⁸ Global Green Growth Institute (2018)。

³²⁹ Graham Currie and Nicholas Fournier (2021)。

³³⁰ Graham Currie and Nicholas Fournier (2021)。

入札対象となる路線の種類

入札は基本的に路線ごとに行われており、路線はバス 1 台で賄える路線から、運行頻度の低い中型バス（比較的小型の 1 階建てバス）の路線、24 時間運行している 2 階建てバスの路線まで多岐にわたる。また、スクールバス専用路線や鉄道代替サービス（工事などで利用できない鉄道の代わりに運行されるバスサービス）もある。路線規模は様々で、ピーク時必要車両（Peak Vehicle Requirements）（サービスを正しく運営するために必要なバスの最大台数）は 1 台から、50 台以上である。サービスは高運行頻度（High Frequency：1 時間 5 台以上）と低運行頻度（Low Frequency：1 時間 4 台以下）に分類される。2015 年時点では、ネットワークの 80%が高運行頻度だった。最も運行頻度の高い路線では 2～3 分ごとに 1 台バスが運行され、最も低い路線では 1 日に 1 往復の運行である。多くの路線では午前 4:30 ごろから深夜まで運行しているが、24 時間運行している路線が増えている。一部の付加的な「深夜バス（night bus）」サービスは深夜 0 時ごろから午前 4:30 の時間帯のみ運行しており、主に地元の労働者の足になっている³³¹。

車両の調達

事業者は基本的に自社で車両を調達し、バス停を整備しなければならない（これが参入障壁となっているという分析もあり）³³²。2015 年現在、契約したサービスで使用されている車両は定員 40 人の中型バスから定員 87 人の 2 階建てバスまで様々である。London Bus Services は入札書類の中で車両の最低要件を定めている。仕様書にある全ての基準を車両が満たしている限り、事業者は車両メーカーを選択することができる³³³。

入札の評価

契約の目的は、London Bus Services が利用可能なリソースの範囲内で、最も経済面で有利な結果を得ることである。使用される基準は以下の通りである³³⁴。

- 価格
- 品質の高いサービスを提供する能力：最低限、入札公告で定められたレベル
- 人材：適切な能力を持つ人材を採用、訓練、維持する能力
- 施設：車庫の状態および適切な車庫を調達する能力
- 車両：提案されている型、および追加機能
- 財務状況：立ち上げの費用を調達でき、契約期間中も安定している財務能力
- スケジュール：仕様書の遵守
- 安全衛生方針と記録
- 入札路線の競争維持

契約を取り巻く責任の所在

ロンドン交通局の 2015 年の報告書によれば、London Bus Services と事業者は、それぞれ以下について責任を負う。

³³¹ Transport for London (n.d.)。

³³² Graham Currie and Nicholas Fournier (2021)。

³³³ Transport for London (n.d.)。

³³⁴ Transport for London (n.d.)。

表 1-26 London Bus Services とバス事業者の責任・リスク分配

	London Bus Services	バス事業者
責任	●品質・安全基準の設定と監督 ●車両の容量と最低基準の設定 ●運行事業者が作成したスケジュールの承認 ●運賃の設定と収益の維持 ●券売機の供給と保守 ●収益保護の確保（収益保護のため検札員をバスに乗車させる） ●無線装置や車両追跡装置の供給と保守 ●バスネットワークインフラの提供と保守（停留所、バス停、バス・ステーション） ●24 時間体制の緊急通信施設の提供 ●迂回路や大事故に対処する交通誘導員を 24 時間体制で提供 ●一般市民へのバスサービスの宣伝 ●地方自治体やその他のステークホルダーとの連絡体制の管理 ●カスタマーサービスの窓口をとりまとめる（苦情、意見、賞賛） ●主要なネットワーク・インフラプロジェクトへの投資	●入札書類の作成と提出 ●時刻表、スケジュール、勤務表の作成。時刻表は London Bus Services の合意を得なければならない ●施設と車両の提供と保守 ●適切な能力を持つ十分な人数の従業員を雇用し、訓練し、管理する ●路線の日常的な運行管理 ●路線の品質を維持し、ダイヤの乱れに対応するため、日々の監督を行う ●車内における定期券使用の管理と様々な集金業務 ●営業許可など、英国の法規制を遵守する ●London Bus Services が合理的に必要なとしているデータの提供
リスク	●サービスに対する需要の変化リスク ●不正乗車のリスク ●インフラに関するリスク ●市場・規制のリスク（人件費や燃料価格、小売価格の変化）	その他のサービス運営に関連するリスク

出典 ロンドン交通局³³⁵、Global Green Growth Institute³³⁶を基に作成

サービス水準の特定・確保

ロンドン地域で運行されているバスサービスの質を評価する際には、以下の様な指標が用いられている。安全性に問題があった場合には、ペナルティを支払ったとしても取返しが付かない場合もあるため、例外的に取り扱われるが、それ以外の指標に関する評価に応じて、事業者に対するインセンティブやペナルティが付与される³³⁷。

³³⁵ Transport for London (n.d.)。

³³⁶ Global Green Growth Institute (2018)。

³³⁷ Global Green Growth Institute (2018)。

表 1-27 ロンドン地域のバスサービスのサービスの質を評価する際の指標（例）

指標	説明
サービスの信頼性	サービスのスケジュール、管理、調整に関する事業者の能力。事業者が運行する車両の位置をリアルタイムで追跡するシステム（iBus）からの情報を活用して評価され、評価基準は、高頻度路線と低頻度路線で異なる（詳細後述）。また、午前 5 時～午前 0 時に運行される路線と、午前 0 時～午前 4 時に運行される路線は、別個の基準で評価を行う。
運転手及び車両の品質	独立した調査機関が契約に基づいて評価する。評価基準は以下のとおり。運行中のバスの静的監査（バス停にて実施）。評価項目はバスの状態、可変標識の視認性、清潔さ、バス停の時刻表・運行頻度情報の表示、照明など。バス路線のサービスや運転手の勤務状況についての覆面調査。サービスについては混雑度、信頼性、車内設備等を評価し、運転手については利用者からの質問に答える能力、運転技術（例：ブレーキやアクセルのスムーズさ）、身だしなみ等を評価する。
運転手の技術	独立した専門家に依頼し、運転手の技術評価を定期的実施する。「運転手及び車両の品質」では利用者から見える運転手の勤務状況について主に評価するが、この指標では運転の専門家からみた運転手の技術的な能力に重点を置き、ミラーの使い方や車線変更、ブレーキのかけ方等を見極める。評価後、各運転手にスコアが付される。
車両品質	独立した業者に依頼して、運行中の車両の機械的な状態や保守手順について審査を行う。毎年、各事業者の車両のうち約 25% を評価する。
乗客の満足度	定められたバス停において、1 万 3,000 人の利用者に対して対面調査を毎年実施している。この調査では、利用者個々人の安全・安心、混雑度、サービスの信頼性、情報提供、バスの整備状況、清潔さ、バス停の整備状況、乗り心地、職員の行動、費用対効果の 11 項目を評価する。顧客満足度のほか、改善点を特定する。
契約遵守状況	London Bus Services が定期的に事業者を訪問し、契約仕様書の遵守状況进行评估する。特に事業管理システム、運転手の労働法の遵守状況（例：労働時間、契約雇用）、消失走行距離を正確に報告しているかについて評価することである。
安全性	バス運行中の事故・事件について事業者が提供したデータを用いて London Bus Services が評価する。事業者による安全条項の遵守が不十分である場合には契約が解除されたり、新規のサービス契約が制限される。また、London Bus Services はリスク管理に関する計画、方針、人員のスキルを評価するために、事業者を個別訪問する。

出典 Global Green Growth Institute³³⁸を基に作成

またサービスの信頼性を評価する上での評価材料となる運行時間については、運行頻度（高頻度路線と低頻度路線）によって以下の様な個別の指標が設定されている。

表 1-28 運行時間の水準を評価するための指標

頻度	指標	説明
高	想定平均待ち時間 (SWT)	バスが時刻表通りに正確に運行された場合に想定される平均待ち時間。
	実際の平均待ち時間 (AWT)	実際に利用者が待った時間の平均。
	SWT を超えた待ち時間の平均 (EWT)	SWT と AWT の差。バスが時刻表通りに運行されなかった、もしくは運休された場合の待ち時間を示す。
	平均待ち時間÷想定平均	平均して、乗客が想定よりどれくらい長く待ったかを示す指

³³⁸ Global Green Growth Institute (2018)。

頻度	指標	説明
	待ち時間 (AWT÷SWT)	標。例えば 1.5 の場合、乗客は想定より 50%長く待ったという意味になる。
	待ち時間 10 分未満、10～20 分、20～30 分、30 分以上の発生率	各待ち時間の発生割合を示す。
低	バスが定刻通りに出発した割合	バスが①定刻通り、もしくは②定刻 2 分前～5 分遅れに出発した割合を示す。
	バス運休の割合	バスが運休する割合。
	バスが定刻より早く到着する割合	バスが定刻より 2.5 分以上早く運行される割合。バスが遅延し、利用者にはバスが早く到着したと見えるケースを含む場合もある。
	バスが遅延する割合	バスが 5～15 分遅れて運行される割合。バスが定刻より早く到着し、利用者にはバスが遅延している見えるケースを含む場合もある。15 分以上の延着は不着に分類される。

出典 Global Green Growth Institute³³⁹とロンドン交通局³⁴⁰を基に作成

インセンティブとペナルティ

上記の様な指標を基に評価が行われ、以下により事業者への支払いが増額もしくは減額される。Global Green Growth Institute の 2018 年の報告書によれば、事業者が契約金額以外で比較的大きな利益を上げるには、事業者はインセンティブを最大化し、ペナルティを最小化する必要がある³⁴¹。

表 1-29 ロンドン地域バス事業者に付与可能性のあるインセンティブとペナルティ

項目	内容
インセンティブもしくはペナルティ	・高頻度路線で超過待ち時間 (EWT) が全体で 0.10 分変わるとに ・低頻度路線で定刻通りの割合が全体で 2%変わるとに
インセンティブ	・基準を一段階上回るとに契約価格の 1.5%を支払う ・契約価格の 15%を上限とする
ペナルティ	・基準を一段階下回るとに契約価格の 1%を減額する ・契約価格の 10%を上限とする

出典 ロンドン交通局³⁴²

バス事業者がその路線の入札書類に指定されているサービス基準（最低基準もしくはそれよりも少し厳しい基準）を満たすか上回るサービスを提供することができれば、サービス契約の 2 年間延長が事業者側に提示される。延長される場合、既存の契約の条項が引き続き採用され、当該路線はその年の入札からは除外され、2 年後に再び入札が行われる。事業者が延長を辞退した場合は、その路線は再び入札にかけられる³⁴³。

³³⁹ Global Green Growth Institute (2018)。

³⁴⁰ Transport for London (n.d.a), “Bus routes & borough reports”, Transport for London <https://tfl.gov.uk/forms/14144.aspx> 2022 年 2 月 10 日閲覧。

³⁴¹ Global Green Growth Institute (2018)

³⁴² Transport for London (2015a), “London’s Bus Contracting and Tendering Process”, Transport for London サイト <https://content.tfl.gov.uk/uploads/forms/lbsl-tendering-and-contracting.pdf> 2022 年 2 月 14 日閲覧。

³⁴³ Transport for London (n.d.)。

2) バス（ロンドン地域以外）

入札・契約の手続き

2013 年に英国交通省が発行したガイダンスによれば、ロンドン地域以外の地域では、バス運営に係る入札が必要となる状況がそれぞれ異なるため、入札の計画方法は様々である。事業を現在の形または修正された形で継続することが決定され次第、担当の LTA は入札の準備を開始する必要がある。LTA が入札を準備する際に配慮すべき点は、以下のとおりである。英国交通省ガイダンスは、各入札を常識の範囲で最小の事業レベルのものにすることを提案している。これにより小規模事業者も入札に参加でき、入札の競争力が高まる。ガイダンスはまた、LTA は入札価格の競争力を高めるために、個別入札、グループ入札の両方の機会を事業者を提供すべきであるとしている³⁴⁴。

<LTA による入札準備で配慮すべき点>

- LTA の担当部署は、サービスの全体もしくは一部を商業ベースで提供できるかについて、現在の事業者と協議する。
- 時刻表の提案とともに、入札の非公式な通知を全事業者に送付する。
- 上記の結果を考慮しつつ、入札を準備し、公告する。現在の乗客の利用状況、バスとそれ以外の収入に関する情報は、事業者が入札金額や、実際に商業ベースでサービスを提供できるかの計算を行うために必要なもので、公告に含めること。
- 全てのサービス契約が同時に終了したり（ただし、このケースはほぼない）、バス事業者に財政上の問題が発生しない限り、入札は効率化のためパッケージ単位で行われることが望ましい。
- 入札募集から契約までの期間は、事業者が車両を取得するにあたっての当局からのあらゆる要件を考慮したものであることが重要である。実際に、サービスをタイムリーに提供するために必要な車両を調達できるのはいつなのか、事業者は入札に応募する際に明らかにすべきである。

例えば、ウェスト・ミッドランズ交通局（Transport for West Midlands）が 2020 年に行った入札では、各契約について 2～4 社が入札に参加した³⁴⁵。Stagecoach の報告書によれば、国内の落札バス事業者には通常、営業経費と、乗客から得る収入の差額が支払われている（ネットコスト）³⁴⁶。

またいくつかの自治体はバス事業者を所有しており、これによりバス事業者と自治体のビジョンとインセンティブの一致が担保される。自治体が管理を維持することで、各都市は路線や運行頻度、運行ネットワークの品質、運賃の設定・収集を管理し、運賃収入や助成金を幅広いネットワークへの資金源として利用できるようになる³⁴⁷。他方で、もし、ある地域で競争が少なく民間セクターが有利な状況であることを自治体が把握していて、その自治体

³⁴⁴ 英国交通省 (2013), “Tendering Road Passenger Transport Contracts Best Practice Guidance Department for Transport”, 英国政府サイト
https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/254392/tendering-road-passenger-transport-contracts.pdf 2021 年 12 月 22 日閲覧。23-24 ページ。

³⁴⁵ Transport for West Midlands (n.d.)。

³⁴⁶ Stagecoach Group (n.d.)。

³⁴⁷ Centreforcities (2019)。

や近隣の自治体が自前の車両を持っている場合、入札価格への影響は必至である。自前のオペレーションを利用することで生じるコストが民間に支払う額よりも高くなれば、アドバンテージがなくなるため、注意が必要である³⁴⁸。

また 2013 年の英運輸省のガイドラインによると、（入札中に説明した内容に反する）入札後の交渉は、競争法および透明性要件に抵触する恐れがあることから、通常は行わない。入札後の交渉が認められるとすれば、二つの重要な原則を遵守する必要がある。第一に、交渉内容は公表されなければならない、全ての入札応募者が、交渉のプロセスが偏りのない公正なものだったと納得できるよう、交渉結果は全面的に公開されなければならない。第二に、入札募集の時点で、入札後の交渉が認められていることと、交渉が許される場合について明確にしておかなければならない³⁴⁹。

サービス水準の特定・確保

前述のとおり、ロンドン地域以外のバス市場では、英国交通省傘下の独立した規制機関である交通委員会（各地域を担当する委員が存在）が各事業者のサービス登録を主管している。ロンドン地域の LTA として機能しているロンドン交通局と比べて、交通委員会の事業者に対する管轄権限は限定されており、特にロンドン地域以外のバス市場の 80% と言われている民間市場では、サービス水準についての詳細に規定されている場合は少ない。英国交通省は少なくとも 2015 年時点で、ある一定のサービス水準を維持するため、以下の様な措置を講じていたが、効果はあまりなかったとみられる³⁵⁰。

- バスサービスの登録…ロンドン地域以外のイングランド市場でのサービス提供を希望するバス事業者は、少なくともサービス提供を開始する 42 日前までに交通委員会に登録を行う必要があり、登録に際しては、以下の様な情報を提供する必要がある。登録料はローカルバスで 60 ポンド、コミュニティバスで 13 ポンドである³⁵¹。

<バスサービスの登録に必要な情報（例）³⁵²>

- 事業者の名前、住所、電話番号等
- 公共交通サービス用車両（Public Service Vehicles）のライセンス情報もしくはコミュニティバスの運用許可証
- サービス提供開始日
- サービスの用途（一般的なローカル公共バス、学校・職場の送迎バス、ツアー用等）

³⁴⁸ 英国交通省(2013)。

³⁴⁹ 英国交通省(2013)。

³⁵⁰ 英国交通省(2016), “Impact Assessments Bus Services Bill”, GOV.UK サイト

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/558392/the-bus-services-bill-impact-assessments.pdf 2022 年 2 月 10 日閲覧。

³⁵¹ GOV.UK (n.d.b), “Run a local bus service How to register”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/run-local-bus-service/how-to-register> 2022 年 2 月 14 日閲覧

³⁵² Office of the Traffic Commissioner (2018), “APPLICATION TO REGISTER A STANDARD BUS SERVICE”, GOV.UK サイト

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/716511/PSV350-amended-May-18.pdf 2022 年 2 月 15 日閲覧。

- サービスの出発地点と終着地点、停車地に関する詳細
- サービスの提供日時、頻度
- 5 万分の 1 縮尺の地図で特定可能なルートに関する情報
- 主要な停車地のサービス時刻表案
- パートナーシップやフランチャイズ等の有無

事業者が時刻表やルート、サービスの詳細を変更する場合には変更申請の提出が必要であり、同様にサービス提供を停止する（登録を解除する）場合にも交通委員会への届け出が必要である。どちらも登録時と同様に 42 日前までに提出する必要がある、申請料は登録時のものと同様である³⁵³。2014 年 4 月～2015 年 3 月までの 12 か月で行われた登録関連手続きの件数は 1 万 3,819 件であり、この内訳は 3,066 件が新規登録、7,912 件が変更申請、2,841 件が登録解除であった³⁵⁴。

サービス登録の目的はいくつかあり、どのような事業者がどういったサービスを提供しているのかということ把握する目的のほか、どの地域に社会的に必要なサービス（ロンドン地域以外のバス市場の 20%を占める）を提供すべきかを決定する際の目安にもなる。また各地域の地図やトラベルガイドの作成などにも役立つ。2008 年に登録諸手続きの効率化やコスト削減のため、デジタル登録システムが導入されたものの、2015 年時点でも紙媒体での登録申請が主体となっており、問題となっていた³⁵⁵。

- **サービス提供ガイダンス**…交通委員会は、事業者向けのサービス提供ガイダンスも提供しており、サービスを時刻通りに提供するように心がけること、最低でもサービス全体の 70%（理想は 95%）を時刻表の 1 分前～5 分遅れの枠内で運用すること、95%のサービスが最終目的地に 5 分以内の遅れで到着することが望ましいこと等が提示されている

³⁵⁶。

- **サービス提供時刻データの収集**…英国交通省は、サービスの遅延は必ずしもバス事業者単体の責任ではなく、地元の交通当局や警察、高速道路管理組織、電力・水道会社等が関与していると認識している。このため、サービス遅延の防止に際しては、これらの関与組織による連携が不可欠であるが、効果的な連携に当たっては、バス事業者からのサービス提供時刻についてのデータ共有が必要とされている³⁵⁷。

2015 年時点でイングランドのバス事業者の 90%の車両運行情報は自動車両位置（AVL）システムで収集されていたが、事業者による地元の交通当局とのデータ共有は任意となっており、強制力はない。またバス事業者は誤った方法でデータが解釈されたり、自社にとって

³⁵³ GOV.UK (n.d.c), “Run a local bus service: Change or cancel a bus service”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/run-local-bus-service/changing-or-cancelling-a-bus-service> 2022 年 2 月 20 日閲覧。

³⁵⁴ 英国交通省(2016)。

³⁵⁵ 英国交通省(2016)。

³⁵⁶ P K Brown (2004), “Practice Direction: Standards For Local Bus Services”, GOV.UK サイト https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/197181/PD_Standards_for_local_buses.pdf 2022 年 2 月 22 日閲覧 3 ページ。

³⁵⁷ 英国交通省(2016)。

不利な用途でデータが活用されるのを敬遠する傾向にあり、自主的に共有されるケースは限定されていた。事業者と当局間の合意に基づいてデータが共有されている事例もあるものの、そういった合意の数も少なかった。

2015 年の英国交通省の資料によれば、同省は地元の交通当局とのデータ共有に同意したバス事業者に対し、BSOG 助成金を 2% 多めに付与する等のインセンティブを与えていた。しかしながら、実際にこのインセンティブを求める事業者の数は少なく、また当局にデータが共有された場合でも、データが容易に解読可能な状態でない場合もあり、データが効果的に利用されるケースは限定されていた³⁵⁸。

- **運賃**…バス事業者らが交通委員会にサービス登録を行う場合、運賃情報を交通委員会に報告する必要はない。しかしながら、1986 年の公共サービス車両規制法（Public Service Vehicles Regulations 1986）によって、バス事業者は利用者が移動ルートや運賃を容易に計算し易いような形で、運賃表を掲載することが求められている。また 2013 年当時、バス停に運賃表が掲載されていないことを不満に思う利用者が多数おり、特に統合された運賃情報を求める声が目立っていた。このため、2015 年の英国交通省の報告書では、ウェブサイトやアプリを活用した運賃情報の提供強化が求められていた³⁵⁹。

ペナルティ

ロンドン以外の地域で公共サービスを運用するバス事業者は、交通委員会に提出した登録申請に記載したサービス頻度やルート等に沿ってサービスを提供しなくてはならない。申請通りに登録が行われない場合やバス事業者が 1985 年の交通法 6 条に違反した場合、またその他の関連法に違反した場合、交通委員会は事業者に以下の様なペナルティを課することができることとなっている³⁶⁰。

<交通委員会が課せるペナルティ>

- 一部ルートでのサービス提供登録の差し止め
- 事業者の全てのルートでのサービス提供登録の解除
- 登録車両数に基づいた罰金（基本は 550 ポンド/台、もしくは国務大臣が定める額）
- 事業者に対するサービスや施設の改善を目的とした支払いの指示
- 事業者に対する利用者への返金の指示（運賃無償化や低額化） 等

しかしながら前述のとおり、交通委員会の介入は実態としては限定されているとみられており、直近の国家バス戦略では、LTA が主体となって強制力を発揮できる EP やフランチャイズの導入が促進されている。

³⁵⁸ 英国交通省(2016)。

³⁵⁹ 英国交通省(2016)。

³⁶⁰ Office of the Traffic Comissioner (2018)。

3) ライトレール

再開発されたロンドンのドックランズ（Docklands）地域では、自動化されたライトメトロシステムであるドックランズ・ライト・レイルウェイ（Docklands Light Railway : DLR）が 1987 年に開業し、1997 年以降は民間事業者によるフランチャイズで運営されている³⁶¹。このフランチャイズは、KeolisAmey Docklands が 2014 年 12 月から 2021 年までの運営期間および、2023 年までの契約延長オプションを落札している³⁶²。同社はフランスの交通事業者 Keolis と Amey（スペインのインフラ企業 Ferrovial の英国子会社）によるジョイントベンチャーである。KeolisAmey Docklands は、1997 年から DLR を運営し、最後の契約が 2006 年となった Serco から運営権を引き継いだ³⁶³。入札には Go-Ahead と Colas（英国とフランス）、Keolis と Amey（フランスとスペイン）、Serco（英国）、Stagecoach（英国）の 4 者が参加していた³⁶⁴。

最新の調達プロセスについてまとめたロンドン交通局の 2014 年文書によれば、DLR の入札者については技術（40%）、商業（15%）、価格面（45%）の要素について評価された。技術的評価は、入札者が業績ベースの目標と規定された値を実現できるかという、DLR の信頼に関わるものである。価格的要素は、基本入札価格（Base Bid Fee）と、Standalone Variation Procedure Deliverable（賃金率とマージン）によって構成される。商業的要素はフランチャイズ契約（Franchise Agreement）の「マークアップ（mark-up）」、および財務書類（Financial Documentation）の安定性によって構成される³⁶⁵。

その他のライトレールの契約状況は以下のとおりである。

- ロンドンのトラムリンク（London Tramlink）は 30 年契約で FirstGroup（英国）が運営している³⁶⁶。1996 年にロンドン地域交通局（London Regional Transport）³⁶⁷は、民間でネットワークの設計、建設、運営、保守、資金調達を行うために設立された特別目的事業体である Tramtrack Croydon Ltd（TCL、英国）と 99 年間のコンセッション契約（Concession Agreement）を締結した。TCL が、財政的・経営的苦境に陥ったため、2008 年に TfL が TCL を買収した³⁶⁸。

³⁶¹ Transport for London (n.d.b), “Docklands Light Railway (DLR)”, Transport for London サイト <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/culture-and-heritage/londons-transport-a-history/dlr> 2021 年 10 月 13 日閲覧。

³⁶² Keolis (n.d.), “KeolisAmey Docklands”, Keolis サイト <https://www.keolis.co.uk/our-brands/keolisamey-docklands/> 2021 年 10 月 12 日閲覧。

³⁶³ Keolis (n.d.a), “KeolisAmey Docklands commences operation”, Keolis サイト <https://www.keolis.co.uk/2014/keolisamey-docklands-commences-operation/> 2021 年 10 月 31 日閲覧。

³⁶⁴ ALLAN J HARGREAVES (n.d.), “Keolis Amey to operate DLR until 2021”, ALLAN J HARGREAVES サイト <https://www.ajhplant.com/keolis-amey-to-operate-dlr-until-2021> 2021 年 10 月 16 日閲覧。

³⁶⁵ Transport for London (2014), “Docklands Light Railway Franchise Procurement”, GOV.UK サイト <http://content.tfl.gov.uk/board-20140703-part-1-item10-dlr-franchise-procurement.pdf> 2021 年 10 月 10 日閲覧。

³⁶⁶ Transport for London (2011), “RAIL AND UNDERGROUND PANEL”, GOV.UK サイト <http://content.tfl.gov.uk/Item06-RUP-12-July-2011-Tramlink-Operations-v2SC.pdf> 2022 年 2 月 10 日閲覧 3 ページ。

³⁶⁷ かつて 2000 年までロンドンの公共交通機関を担当していた組織。

³⁶⁸ Transport for London (2011)。

- 2011年に Nottingham Tramlink は、地域の LTA であるノッティンガム市議会から 22 年契約を獲得し、市のトラムネットワークの拡大を行い、完成したサービス全体を Nottingham Express Transit の名前で運営することとなった。Nottingham Tramlink は Keolis（フランス）を含む複数のパートナーで構成されるコンソーシアムである³⁶⁹。
- Stagecoach は 1997 年以降、2024 年 3 月に満了を迎えるコンセッション契約の下、シェフィールド・スーパートラム（Sheffield Supertram）を運営している。PTE は、契約が満了した時点で、スーパートラムの運営を PTE で引き継ぐことが望ましいと発表している³⁷⁰。
- ウェスト・ミッドランズ合同行政機構（West Midlands Combined Authority）の完全子会社 Midlands Metro は、2018 年 10 月に民間企業の National Express からコンセッションの権利を引き継ぎ、ウェスト・ミッドランズ・メトロ（West Midlands Metro）³⁷¹を運営している³⁷²。National Express は 1999 年の開業以来、コンセッション契約の下でネットワークを運営していた³⁷³。
- Blackpool Transport は、ブラックプール市議会（Blackpool City Council）がトラムネットワークを含む公共交通機関の運営のため設立した法人である³⁷⁴。タインアンドウィア州の PTE である Nexus は、ライトレールを直接所有し、運営している。2010 年から 2017 年にかけては、ドイツの国有企業であるドイツ鉄道の子会社 DB Regio が契約し、ライトレールの運営を行っていた。しかし当局は、DB Regio との契約は望ましい結果をもたらしていないとしている³⁷⁵。

第6項 市場規模

1) バス

イングランドの大都市圏（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）では、公共交通機関による移動の 80%以上がバスで、年間およそ 10 億回の移動が行われており、これはロンドン以外の国内で行われるバス移動の約半分を占めている³⁷⁶。バス市場

³⁶⁹ Nottinghamherlive (2019), “Meet the man who runs Nottingham's tram network”, Nottinghamherlive サイト <https://www.nottinghampost.com/news/nottingham-news/man-runs-nottingham-tram-532858> 2022 年 2 月 12 日閲覧。

³⁷⁰ Passenger Transport (2020), “SYPTTE plans to take Supertram in-house”, Passenger Transport サイト <http://www.passengertransport.co.uk/2020/04/sypte-plans-public-sector-operation-of-supertram/> 2022 年 2 月 19 日閲覧。

³⁷¹ 「metro」とあるが、実際はライトレールである。

³⁷² Railway Technology (2017), “UK's TfWM to take over Midland Metro trams operations”, Railway Technology サイト <https://www.railway-technology.com/uncategorised/newsuks-tfwm-to-take-over-midland-metro-trams-operations-5769916/> 2022 年 2 月 10 日閲覧。

³⁷³ Railnews (2017), “Midland Metro concession not to be awarded again”, Railnews サイト <https://www.railnews.co.uk/news/2017/03/23-midland-metro-concession-not-to.html> 2022 年 2 月 1 日閲覧。

³⁷⁴ Tram Talk (2016), “Blackpool Transport - Thirty Years on and counting 1986 - 2016”, Tram Talk サイト <https://www.tramtalk.co.uk/single-post/2016/09/23/blackpool-transport-thirty-years-on-and-counting-1986-2016> 2022 年 2 月 17 日閲覧。

³⁷⁵ RTM (2016), “Tyne & Wear Metro to be publicly-run after passengers 'let down' by DB Regio”, RTM サイト <https://www.railtechnologymagazine.com/Rail-News/tyne-wear-metro-to-be-publicly-run-after-passengers-let-down-by-db-regio> 2022 年 2 月 16 日閲覧。

³⁷⁶ Urban Transport Group (2020b)。

は限られた数の民間企業に支配されている。GoAhead グループの 2020 年報告書に基づき、ロンドン市場における主な事業者について以下にまとめる。

表 1-30 ロンドン周辺地域及び市内におけるパス市場シェア（2020 年）

社名	本社	市場シェア（2020 年）	
		ロンドン周辺地域	ロンドン
Stagecoach	パース、スコットランド	26%	13%
National Express	バーミンガム、イングランド	7%	なし
FirstGroup	アバディーン、スコットランド	21%	なし
Arriva	サンダーランド、イングランド	14%	18%
GoAhead グループ	ニューカッスル、イングランド	11%	24%
London United (RATP)	ロンドン、イングランド ³⁷⁷	なし	13%
Metroline	ロンドン、イングランド ³⁷⁸	該当なし	17%
Abellio London	ロンドン、イングランド ³⁷⁹	該当なし	10%
Tower Transit	ロンドン、イングランド ³⁸⁰	該当なし	3%
CT Plus	ロンドン、イングランド ³⁸¹	該当なし	2%
その他	情報なし	21%	該当なし

出典 GoAhead グループ³⁸²

2) ライトレール

イングランドにある 9 つのライトレールの名称と事業者の概要、乗客数は以下のとおりである³⁸³。

表 1-31 イングランドのライトレール概要

名称	事業者 ³⁸⁴	本社	公営／民営	乗客数 (2019/2020 年) ³⁸⁵
Blackpool Trams	Blackpool Transport	ブラックプール、 イングランド	公営	500 万
Docklands Light Railway (ロンドン)	KeolisAmey Docklands	ロンドン、イング ランド	民営 ³⁸⁶	1 億 1,700 万
Edinburgh Trams	Edinburgh Trams	エディンバラ、ス コットランド	公営	700 万
London Tramlink	FirstGroup	アバディーン、ス コットランド	民営	2,700 万

³⁷⁷ London United は RATP グループの子会社。RATP はパリに本社を置く公共交通企業で、一部をフランス政府が所有する。

³⁷⁸ Metroline はシンガポールの ComfortDelGro Corporation の子会社。

³⁷⁹ Abellio London はオランダのユトレヒトに本社を置く公共交通企業 Abellio の子会社。

³⁸⁰ Tower London はオーストラリアのアデレードに本社を置く公共交通企業 SeaLing Travel Group の子会社。

³⁸¹ CT Plus は英国全土で公共交通サービスを提供する HCT Group の商業部門。

³⁸² Go Ahead (2020), “Moving communities today towards a greener tomorrow”, Go-Ahead Group サイト,

https://www.go-ahead.com/download_file/force/1181/242 2021 年 12 月 22 日閲覧。

³⁸³ 鉄道・道路規制庁(n.d.), “Light rail and tramways”, Office of Rail and Road サイト

<https://www.orr.gov.uk/about/who-we-work-with/railway-networks/light-rail-tramways> 2021 年 10 月 7 日閲覧

³⁸⁴ Railway Codes (2021), “UK and Ireland light railway operators”, Railway Codes サイト

<http://www.railwaycodes.org.uk/operators/franchises2.shtml> 2021 年 10 月 15 日閲覧。

³⁸⁵ Urban Transport Group (2020c)。

³⁸⁶ KeolisAmey Docklands は Keolis と Amey のジョイントベンチャー。Keolis はフランス国有鉄道企業の SNCF が過半数の株式を所有している。

名称	事業者 ³⁸⁴	本社	公営／民営	乗客数 (2019/2020 年) ³⁸⁵
Manchester Metrolink	KeolisAmey Metrolink	マンチェスター、 イングランド	民営	4,400 万
Nottingham Express Transit	Tramlink Nottingham	ノッティンガム、 イングランド	民営 ³⁸⁷	1,900 万
Sheffield Supertram	Stagecoach	パース、スコット ランド	民営	1,100 万
Tyne and Wear Metro ³⁸⁸	Nexus	ニューカッスル、 イングランド	公営	3,300 万
West Midland Metro	Midland Metro	バーミンガム、イ ングランド	公営	800 万

出典 複数の資料を基に作成

第7項 英国の農村部におけるバスサービス

英国の農村部のバスサービスは、ロンドン以外のバス市場の規制緩和、地方自治体の予算の減少、自動車保有コストの低下などの結果、20 年前から衰退の一途をたどっており、英国政府は交通省を通じて、1990 年代後半から農村部の交通機関を支援するための様々な施策を導入してきた。これまでの農村部における取り組みから明らかになってきたことは、地方自治体は固定バス路線、DRT、医療機関や通学用輸送などの複数のバスサービスを統合し、利用者にとって利便性の高いサービスを提供すべきだということである。例えば、イングランド東部にあるリンカンシャー・カウンティは、DRT である CallConnect サービスと、都市間の定時定路線型のバス路線である InterConnect サービスを提供することで成功を収めた例として評価されている。ただし、元々は公共輸送として導入されたサービスが後に商業輸送に切り替えられた際には、運行事業者による経営判断で一部の路線が打ち切れ、住民運動に発展するといった事例も見られた。これは、農村部において商業輸送サービスを安定的に供給することが難しい事実を示唆している。

1) 衰退する農村部のバスサービス

イングランドでは、地方自治体は民間事業者が商業ベースで交通サービスを提供するのが難しいと考えられる路線向けに補助金を提供しており、特に農村部のバスサービスに提供する場合が多い。このような補助を提供するために、イングランドの地方自治体はその資金の大部分を国から受けている状況である（2018/19年度は31%）³⁸⁹。一方で、イングランドの中央政府は 2009 年以降、地方自治体への資金提供を大幅に削減してきた背景もある。（通学用サービスを除くと）地方自治体が提供しなければならないバスサービスについて、最低限のサービス水準は法的に厳格に定められていないため、地方自治体は予算不足の影響を受けてバスサービスを縮小・撤廃することが多い。

イングランドの非都市部では 2010/11 年から 2016/17 年の間に公共輸送サービスの利用者数が 30%以上減少し、地方自治体の中にはバスサービスへの支出を最大 78%も削減したと

³⁸⁷ Keolis はフランス国有鉄道企業の SNCF が過半数の株式を所有している。

³⁸⁸ 地下の路線も運営している。

³⁸⁹ Institute for government (2020), “Local government funding in England”, Institute for government サ
<https://www.instituteforgovernment.org.uk/explainers/local-government-funding-england> 2021 年 9 月 21 日閲覧。

ころもある³⁹⁰。さらに過去 20 年間に於いて、バス事業者は雇用規制の変更によるスタッフコストの増加、バスサービス事業者に対する BSOG 補助金の 20%削減など、いくつかの複合的な影響を受けてきた。一方で、自家用車保有に係る実質的なコストは減少し続けており、農村部において魅力的な移動手段のひとつとなっている³⁹¹。

政府の努力にもかかわらず、農村部のバスサービスは依然として不十分で、衰退の一途をたどっている。依然として公共交通による農村地域のカバー率は低く、様々な種類のサービス（補助付きバス、DRT、ボランティア計画など）が提供されている状況にあるが、通常これらのサービスを統合的に接続する「ネットワーク」の意識は欠如しており、様々なサービスが異なる事業者によって分断的に運営されており、事業者間の調整はほとんどない、あるいは全く行われていないのが現状である³⁹²。

2) 英国政府による支援実績

長年にわたり、英国交通省は地方の公共交通機関を支援する必要性を認識し、様々な資金を提供してきた。1998 年頃からこれらは新しいコミュニティ交通サービス³⁹³の開発を促進し、DRT の原則を確立することに繋がったとされ、農村部の交通問題に対処する上で、かなりの革新が見られたとされる。しかし、実験的取組みや資金提供に係るスキームの変化が多すぎたことから、短期的な支援や一貫性のないアプローチになっているという見解もある。これは安定したサービスを提供するために、長期的で一貫したアプローチをとっている他のヨーロッパ諸国と比較して指摘される英国の欠点であるとされる。以下に、1998 年以降、農村部のバス輸送を支援するために行われた主要な資金提供の取り組みを報告する³⁹⁴。

ルーラルバス補助金 (RBSG)

ルーラルバス補助金 (Rural Bus Subsidy Grant : RBSG) は、1998 年に導入された政府の助成金で、農村部において連続 3 マイル以上の路線を持つバスサービスの開発を目的としたものである。この補助金は正式な申請をしなくても適用され³⁹⁵、総額 5,800 万ポンドが農村部の人口に応じてそれぞれの地方自治体に配分された（2008 年から同補助金の使途が限定されるようになった）。地方自治体は RBSG を利用して農村部のバスサービスを新設または強化する策を打ち出した。しかし、長期的には安定した乗客数を確保することができず、地方自治体による支援の削減も相まって、最終的には一部または全路線が廃止されたような例も多いとされる³⁹⁶。

³⁹⁰ Campaign for better transport (2018), “The Future of Rural Bus Services in the UK”, Campaign for better transport サイト <https://bettertransport.org.uk/sites/default/files/research-files/The-Future-of-Rural-Bus-Services.pdf> 2021 年 9 月 21 日閲覧。3、7 ページ

³⁹¹ Campaign for better transport (2018)。 9 ページ。

³⁹² Campaign for better transport (2018)。 4 ページ。

³⁹³ 英国では通常の公共交通サービスを利用できない、あるいはそのようなサービスへのアクセスがない市民へのドアツードアサービスのことを「コミュニティ交通サービス」と総称する。

³⁹⁴ Campaign for better transport (2018)。 20 ページ。

³⁹⁵ The Royal Borough of Windsor and Maidenhead (2003)“Bus Service Review”, The Royal Borough of Windsor and Maidenhead サイト [https://rbwm.moderngov.co.uk/Data/Cabinet/20031127/Agenda/\\$Bus%20Service%20Review.doc.pdf](https://rbwm.moderngov.co.uk/Data/Cabinet/20031127/Agenda/$Bus%20Service%20Review.doc.pdf) 2021 年 11 月 5 日閲覧

³⁹⁶ Campaign for better transport (2018)。 13 ページ。

農村バスチャレンジ (Rural Bus Challenge)

1998 年に導入された農村バスチャレンジは、地方自治体が補助金獲得に向けてサービス案を競い合うコンペで、提案内容の革新性が競争基準の一つであったため、多くの地方自治体は DRT サービスの導入を提案した。一部の地域では、路線バスのサービス・エリアに追加する形で DRT サービスが導入されたため、DRT を利用する新たな顧客開拓には繋がらずに終わるものもあった。その結果、多くのサービスはチャレンジ資金の終了と共に打ち切られたり、あるいは一部のサービスは、高価なバックオフィス・システムが必要となる DRT サービスから、運営コストが安い固定ルート路線バスサービスに置き換えられた。他方で農村バスチャレンジで資金提供を受けた試験的な DRT サービスの一部は、その後も長期的に運営されており成功を収めている³⁹⁷（その代表例であるとされるリンカンシャー・カウンティのサービスについては後述）。なお、同プログラムの資金で導入された DRT サービスの課題としては、以下の点が指摘された。

<農村バスチャレンジを通じて導入された DRT サービスの課題>

- 乗客一人当たりのコストが高い（ドライバー、コールセンター、IT システムなど）
- 使用率と収益性の低さ
- DRT がより広い政策的枠組みに組み込まれていない
- サービス案の応募期間が短かったため、提案するサービスについて地方自治体が詳細な計画を立てる時間的余裕が確保できなかった
- 既存のサービスに追加する形で導入されたため、サービス間で顧客の奪い合いが発生
- DRT サービスを運営することに対する事業者の関心が低い（上記の高コスト、低収益性に起因）
- 公共交通機関ではなく、特定のグループのためのサービスであるという誤った認識（特に会員登録が必要であるといった、利用者の誤解がサービス普及を阻んだ）
- たとえ不定期であっても、固定されたルートサービスを好む顧客が少なくなかった

トータル・トランスポート (Total Transport)

英国交通省は 2015 年、トータル・トランスポート (Total Transport、交通サービス統合の意) の原則に基づいた農村部でのパイロット計画に計 760 万ポンドを割り当てるコンペを開催した。トータル・トランスポートでは、異なる事業者が提供している複数の輸送サービスを統合することが目的とされた。これにより、既存のリソースをより効率的に配分・調整することが可能となり、結果として乗客のニーズをより効果的に満たすサービスを提供することが期待された³⁹⁸。トータル・トランスポートには、非緊急患者輸送 (NEPT: non-emergency patient transport)、ソーシャルケア輸送、家庭から学校への輸送などのサービ

³⁹⁷ Campaign for better transport (2018)。 16-18 ページ。

³⁹⁸ 英国交通省 (2019), “Total transport feasibility report and pilot review”, GOV.UK サイト https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/923785/total-transport-feasibility-report.pdf 2021 年 10 月 18 日閲覧。5-6 ページ。

スが含まれた。例えばノッティンガムシャー・カウンティでは、30 万ポンドの賞金が以下のようなパイロットプロジェクトの実施に充てられた。

表 1-32 ノッティンガムシャー・カウンティで実施されたパイロットプロジェクト

プロジェクト	目的
コミュニティ・トランスポート・プロジェクト	医療やその他のサービスへのアクセスを向上させるだけでなく、公共のバスサービスと連携して、市民のモビリティを改善し持続可能なコミュニティ輸送サービスを実現する。
農村部における医療アクセスプロジェクト	医療機関への通院のために、コミュニティバスサービスを提供。移動が困難な市民を対象としたサービス。
交通情報プロジェクト	通院のための交通手段に関する情報を提供。利用可能な従来型およびコミュニティ交通サービスについて包括的な情報を提供。
独立移動訓練プロジェクト	学習障害のある若年層に独立移動訓練 ³⁹⁹ サービスを提供

出典 ノッティンガムシャー・カウンティ議会⁴⁰⁰

コンペでは、英国交通省からの資金提供終了後もパイロットプロジェクトを継続する義務はないが、多くの地方自治体がプログラム終了後は独自のリソースを確保して同様の取組みを継続していく予定であるとした⁴⁰¹。

農村部モビリティ基金 (Rural Mobility Fund)

より直近の事例としては、農村部モビリティ基金 (Rural Mobility Fund) が挙げられる。これは英国政府による「バス利用者のための支援プログラム⁴⁰²」の一環として設立された。イギリスの地方自治体は、農村部や郊外で提供する DRT バスサービス案を検討し、コンペに応募することで予算獲得を目指した。コンペを勝ち抜いた 17 件の地方自治体は、2021 年 3 月に発表された⁴⁰³。

3) 農村部におけるバスサービス改革事例 (リンカンシャー・カウンティ)

リンカンシャー・カウンティは前述の RBSG と農村バスチャレンジからの資金提供を受けて、InterConnect (固定ルート、2 階建てバス) と CallConnect (DRT、バン) の 2 つのサービスの提供を開始し、農村部のバスネットワーク改革に成功した自治体として知られる。2008 年に行われた調査では、これらのサービスによって既存および新規の利用者の間でバスの利用が増加したことが示され、適切な頻度で行われる農村部のバスサービスが自家用車

³⁹⁹ 独立移動訓練とは障害者が公共交通や徒歩、自転車を活用し、自ら移動できる能力を高めることを目指す訓練。特に子供や若年層 (及びその家族が) 不安を持たずに学校や職場、イベントなどに自ら移動できるように支援する。

⁴⁰⁰ Nottinghamshire County Council (2016), "Department for Transport Total Transport Pilot Fund" Nottinghamshire County Council サイト <https://www.nottinghamshire.gov.uk/DMS/Document.ashx?czJKcaeAi5tUFL1DTL2UE4zNRBcoShgo=THDuDx6V5pecreZA3O72iVvdfuDGsUlg2JGFZphOcbpVMZ7vjPEh7A%3D%3D&rUzwRP%2BZ3zd4E7lkn8Lvw%3D%3D=pwRE6AGJFLDNlh225F5QMaQWCtPHwdhUfCZ%2FpWZQ40DXFvdEw%3D%3D=hFfUdN3100%3D&uJovDxwdjMPoYv%2BAJvYtvA%3D%3D=ctNJfF55vVA%3D&FgPIIEJYlotS%2BYGoBi5olA%3D%3D=NHdURQburHA%3D&d9Qij0ag1Pd993isyOJqFvmyB7X0CSQK=ctNJfF55vVA%3D&WGwmoAfeNR9xqBux0r1Q8Za60lavYmz=ctNJfF55vVA%3D&WGwmoAfeNQ16B2MHuCPMRKZMwaG1PaO=ctNJfF55vVA%3D> 2021 年 11 月 10 日閲覧。

⁴⁰¹ 英国交通省 (2019)。 23 ページ。

⁴⁰² バスサービスの改善を支援する目的で 2019 年に発表された 2 億 2,000 万ポンドの補助金プログラム。

⁴⁰³ 英国交通省 (2021)。 66 ページ。

に代わる移動手段となることが実証された⁴⁰⁴。

リンカンシャー・カウンティによる農村バスサービス改革の取り組みは、同カウンティの議会が 1998 年に農村部の社会的課題に対処することを目的とした戦略を採択したことに端を発する。この戦略の 2 つの重要な柱は、①主要な都市間を結ぶサービスを最低 1 時間に 1 便の頻度で提供すること、②より広い農村地域からの交通需要を主要ネットワーク上に誘導し、都市間移動サービスと合わせて提供することで市民の利便性を高めることであった⁴⁰⁵。以下の図は、DRT の CallConnect サービスで用いられているバンを示している。



図 1-15 CallConnect サービスで用いられている車両

出典 リンカンシャー・カウンティ議会⁴⁰⁶

また以下の図は、2006 年と 2012 年の InterConnect と CallConnect サービスの提供状況を示したもので、太い線が InterConnect 路線を、細い線がその他の公共交通バス（固定ルート）を示している。また、DRTである CallConnect（紫）の提供エリアが大幅に拡大したことが示されている。

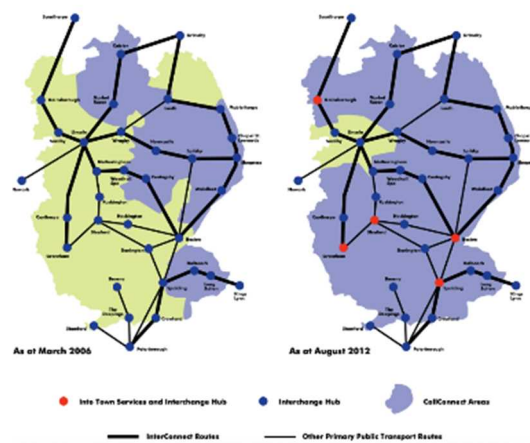


図 1-16 Lincolnshire カウンティの InterConnect と CallConnect サービスの拡大
(2006～2012 年) 出典 リンカンシャー・カウンティ議会⁴⁰⁷

⁴⁰⁴ Campaign for better transport (2018)。

⁴⁰⁵ Select Committee on Transport, Local Government and the Regions (2002), “Memorandum by Lincolnshire County Council (Bus 15)”, 英国議会サイト

<https://publications.parliament.uk/pa/cm200102/cmselect/cmtlgr/828/828ap16.htm> 2021 年 10 月 11 日閲覧。

⁴⁰⁶ Lincolnshire County Council (2020), “Tap and go: contactless coming to CallConnect”, Lincolnshire County Council サイト <https://www.lincolnshire.gov.uk/news/article/421/tap-and-go-contactless-coming-to-callconnect> 2021 年 10 月 8 日閲覧。

⁴⁰⁷ Lincolnshire County Council (2013), “4th Lincolnshire Local Transport Plan”, Lincolnshire County Council サイト <https://www.lincolnshire.gov.uk/downloads/file/1924/local-transport-plan-2013-14-2022-23> 2021 年 9 月 13 日閲覧

InterConnect サービス

InterConnect とは、1999 年にリンカンシャー・カウンティで導入された都市間バスサービスである。このサービスの中核とされるのは、リンカーンとスキグネスの町を結ぶ路線のルート 6 で⁴⁰⁸、当初 1 日 6 便のサービスは後に 1 時間に 1 便へと増便され、夕方と日曜日の運行も追加された。3 つの乗り換えポイントに 12 のフィーダーサービスが導入され、乗客はネットワーク上の任意の 2 つの地点を結ぶ運賃を、各区間の運賃の合計額の 20%割引で予約することができる⁴⁰⁹。

このサービスの特徴としては、運行中に遅延が発生した場合に、バスの運転手が「コネクション・マネージャー」に電話をかけ、コネクション・マネージャーが乗客の乗り継ぎに問題が出ないよう、他のバスを遅らせるよう指示したり、乗客が帰宅できるようにタクシーを手配したりする等の調整を行う点が挙げられる。またインフラに関しては、村には特別にデザインされ木造停留所が新設されたほか、乗り換え地点の待合所には防犯カメラや情報システムが設置され、100 カ所以上の停留所でネットワーク全体の運行時間やネットワーク地図が確認できるようになった⁴¹⁰。

以下の図は、InterConnect サービスのルート 6 の利用者数の増減（1998～2002 年）を示したものである。この図のとおり、最初の 3 年間でルート 6 の利用者は 2 倍以上に増えた。最初の 2 年間は多額の補助金が支給されていたが、2002 年 9 月にはサービスの中核部分（午前 7 時から午後 7 時まで）が商業輸送に切り替えられた⁴¹¹。

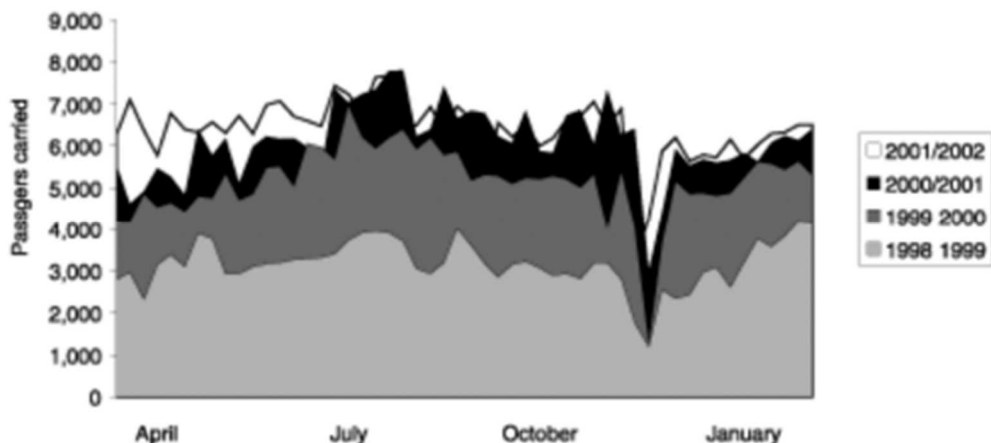


図 1-17 リンカーン-スキグネス線（ルート 6）の利用者数（1998 年～2002 年）

出典 リンカンシャー・カウンティ議会⁴¹²

2021 年現在、リンカンシャー・カウンティには都市部を結ぶ 12 の InterConnect 路線があり、その間に点在する農村部の市民への交通手段を提供している。すべてのルートにおいて最低 1 時間に 1 本のバスが運行されているが、朝、夕方、週末のサービス提供状況は様々である。InterConnect は農村部におけるバスサービスの成功事例として知られるが、近年、

⁴⁰⁸ Campaign for better transport (2018)。

⁴⁰⁹ Select Committee on Transport, Local Government and the Regions (2002)。

⁴¹⁰ Select Committee on Transport, Local Government and the Regions (2002)。

⁴¹¹ Select Committee on Transport, Local Government and the Regions (2002)。

⁴¹² Select Committee on Transport, Local Government and the Regions (2002)。

英国政府側での予算削減や BSOG 補助金の減額等により、事業者はサービス提供頻度を減らす傾向にある。例えば、以前は 30 分ごとに運行されていたサービスが、1 時間ごとに変更されるなどの路線が出ている⁴¹³。12 路線のうち 10 路線は Stagecoach 社が運行しており、その他はリンカンシャー・カウンティ周辺のみでサービスを提供する小規模なバス会社である Brylaine が運行している⁴¹⁴。

CallConnect サービス

2001 年 3 月、従来あったルート固定サービスを置き換える形で、CallConnect サービスがリンカンシャー・カウンティに導入された⁴¹⁵。CallConnect サービスは DRT である「ダイヤル・ア・ライド」サービスと、ダイヤに沿って運行されるがルートを外れて小さな村にも送迎を行う「セミ・フレキシブル」サービスの 2 種類から構成される。CallConnect サービスは、大きな町や村の指定された乗り換え地点で上述の InterConnect（固定ルート）サービスと接続するように設計されている。利用予約は電話、テキストメッセージ、またはオンラインで事前に行うことが可能である⁴¹⁶。

CallConnect サービスで活用されている 8 人乗りのバンは、運行コストが低いというメリットがあり、従来の類似サービスと比べてサービス提供に必要な費用を抑えることに成功している。しかしながら、農村部から移動してくる乗客は一般的に少なめであるため、乗客一人当たりの移動に必要な補助金の割合が必然的に大きいという現状がある⁴¹⁷。

CallConnect のサービスエリアは順次拡大されてきた背景があり、2021 年現在、39 の CallConnect サービスが提供されており、他のローカルバスサービスを利用できないリンカンシャー・カウンティの農村部に住むすべての人々に貴重な移動手段を提供している。CallConnect サービスは、リンカンシャー・カウンティの完全子会社である TransportConnect Ltd を含む、様々な事業者によって提供されている⁴¹⁸。週 6 日、午前 7 時から午後 7 時まで提供されているこれらのサービスは、同カウンティが締結した計 26 のサービス契約に基づいて提供されており、これらの契約の総コストは年間合計 290 万ポンドである⁴¹⁹。

⁴¹³ Lincolnshire County Council (2021) “Lincolnshire Local Bus Strategy” Lincolnshire County Council サイト https://ehq-production-europe.s3.eu-west-1.amazonaws.com/b9550c1224c461146e46cc132279dcba3b4818bc/original/1634648771/daff785465b06283da3d7794c61641e3_Lincolnshire_Local_Bus_Strategy.pdf?X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIAIBJCUKKD4ZO4WUUA%2F20211117%2Feu-west-1%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20211117T214219Z&X-Amz-Expires=300&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Signature=cb019e5f0215faf504b8d642bda9aeef59e2e40cdffa2511ab29b9825a9af5d 2021 年 11 月 5 日閲覧

⁴¹⁴ Lincolnshire County Council (2021)。

⁴¹⁵ Select Committee on Transport, Local Government and the Regions (2002)。

⁴¹⁶ Everything.Explained.Today (n.d.), “Lincolnshire InterConnect explained”, Everything.Explained.Today サイト https://everything.explained.today/Lincolnshire_InterConnect/ 2021 年 9 月 8 日閲覧。

⁴¹⁷ Select Committee on Transport, Local Government and the Regions (2002)。

⁴¹⁸ Everything.Explained.Today (n.d.)。

⁴¹⁹ Lincolnshire County Council (2021)。

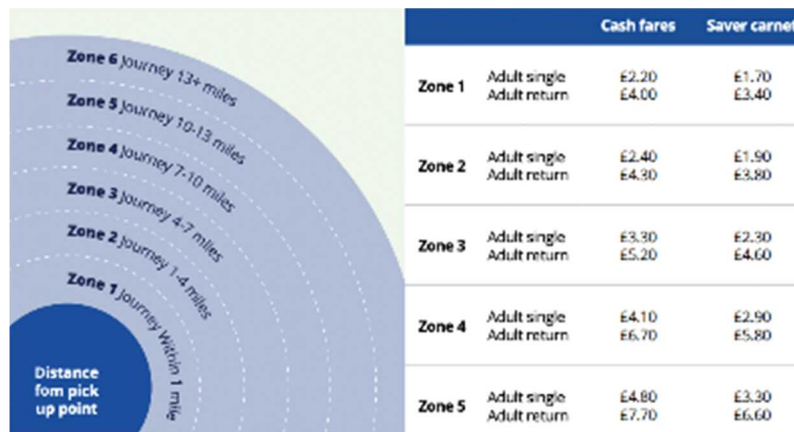


図 1-18 CallConnect のゾーンと運賃

出典 リンカンシャー・カウンティ議会⁴²⁰

リンカンシャー・カウンティ議会は、CallConnect サービスを運用するにあたり、距離に応じたゾーン制で運賃を設定している。移動距離が 1 マイルのゾーン 1 の場合は、運賃は片道 2.20 ポンド（現金払い）であるが、移動距離が 13 マイル以上のゾーン 6 になると運賃は片道 4.80 ポンドとなる。往復チケットを購入すると 21%から 30%の割引が適用されるほか、回数券購入で 11%から 15%の割引を受けることが可能である⁴²¹。

CallConnect の乗客は、CallConnect 用に購入したチケットを使って、その他の営利目的のバスサービスに乗り換えすることができ、その逆も可能となっている。この取り決めは「ノック・フォー・ノック（knock for knock）」契約と呼ばれるもので、CallConnect と他のローカルバスサービスの間で、相互にチケットの有効性を無償で認めるものの、事業者間での運賃収入の相殺や差分の返還等の授受が発生しない取り決めとなっている。このような取り決めは CallConnect のみに適用されるもので、これ以外のサービスにおいては、単一事業者が提供するチケットを他の事業者のサービスにも使えるといった複数事業者をまたがる統合運賃や発券スキームは存在しない⁴²²。

Into Town サービス

上記の 2 種類のサービスに加えて、リンカンシャー・カウンティの一部の地域では、2008 年から Into Town サービスと呼ばれる都市内やその周辺をめぐる循環バスサービスが導入された。このサービスは、同カウンティ内の 5 つの都市内のみを運行しており、当初は公共輸送サービスと位置付けられていたが、後に十分な需要を創出した上で商業輸送に切り替える計画であった。いくつかの都市では実際に商業輸送への切り替えが実現したが、事業者による一部路線の打ち切りやルート変更が行われ、市民の反発を買うケースも出ている。例えば、リンカンシャー カウンティの北西部に位置するゲインズバラの街では、Stagecoach 社が一部の Into Town サービスを打ち切ったことに対して住民が反発し、署名活動に発展した。最終的にリンカンシャー・カウンティ議会、ゲインズバラを管轄するモー

⁴²⁰ Lincolnshire County Council (2021)。

⁴²¹ Lincolnshire County Council (2021)。

⁴²² Lincolnshire County Council (2021)。

トン・パリッシュ議会、Stagecoach 社との間で協議が行われ、一部の路線は住民の要望通りに再開されることになった⁴²³。

⁴²³ Workshop Guardian (2016), “Stagecoach u-turn over service cuts” Workshop Guardian サイト
<https://www.worksopguardian.co.uk/news/stagecoach-u-turn-over-service-cuts-2759092?amp> 2021 年 11 月 1 日
閲覧。

第2章 公共交通に関わる財政システムおよび地方自治体の義務や権限の範囲

第1節 ドイツ

第1項 公共交通の費用負担原則の定義

先述した旅客輸送法（PBefG）の第 8 条において、地域公共交通機関は気候変動やサステイナビリティの観点を考慮しながら市民に十分な公共交通サービスを提供する義務があるとされ、これらのサービスは、商業ベースで提供されなければならないとされる（PBefG 第 8 条（4））⁴²⁴。その費用は、運賃収入の他、EC 規則 1370/2007 の第 3 条第 2 項及び第 3 項に基づく一般規定に基づく補償金、並びに商法に基づくその他収入によって賄われることが規定されている。ただし、同法第 45 条における職業訓練受講者のための公共交通定期パスに係る補助金に関しては同 EC 規則の対象外である。

第2項 地域公共交通の権限に関する分権の現状

先述のとおり、ドイツでは、地域公共交通に関する権限は州政府に移譲されている。各州政府は、州内における公共交通計画や資金調達の責任を規定する法律を制定しており、その結果、バスやトラム等の非鉄道モードに関しては郡などの地方自治体が、鉄道に関しては州が権限を託する委任機関がそれぞれ PTA として、公共交通政策の実施主体となっている。

第3項 費用負担の内訳（運賃カバー率（利用者負担が占める割合）を含む）

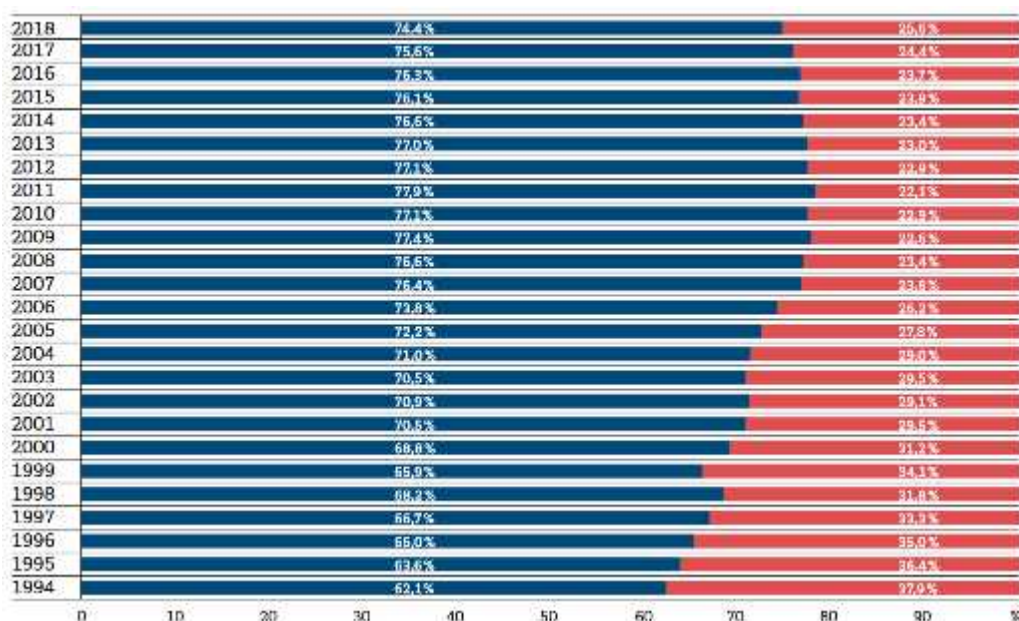
ドイツ交通事業者連盟の報告によれば、1990 年代における地域公共交通に対する公的負担の割合は 40%弱で推移していた。その後、20 年ほどはドイツ政府の最大の目標は地域公共交通の運営にあてる公的負担を最小限に留めつつ、妥当な水準の地域公共交通サービスを提供することとされ、この間に公的負担の割合は徐々に低減していった。その後、2010 年頃から政府の目指す方向性が、単なるコスト削減ではなく、環境問題への対応やよりよい街づくりといった社会的な付加価値を重視する形にシフトしていった。具体的には、魅力的な地域公共交通サービスを廉価に広く提供することで、地域公共交通の利用量を押し上げ、これにより気候変動対策や交通渋滞解消を推進し、最終的には市民の生活の質を改善させること等が目標とされるようになった⁴²⁵。

このような方針の転換を受け、2010 年以降、ドイツの交通サービス支出に占める公的資金の割合は年々微増の傾向にある。以下の図は、ドイツの交通サービス支出に占める運賃収入（青）と公的資金（赤）のそれぞれの割合の推移を示したものである。2010 年に 22.9%であった公的資金の割合は、2018 年には 25.6%まで増えている。なお、この図の運賃収入には、学生、障害者、職業訓練受講者等に提供された運賃割引等のサービスに対する公的機関からの補填分も含まれている⁴²⁶。

⁴²⁴ ドイツ連邦司法省 (n.d.c)。

⁴²⁵ ドイツ交通事業者連盟 (2019a), “Vdv Statistik 2019”, ドイツ交通事業者連盟サイト <https://www.vdv.de/vdv-statistik-2019.pdf> 2021 年 10 月 11 日閲覧。

⁴²⁶ ドイツ交通事業者連盟 (2019a)。

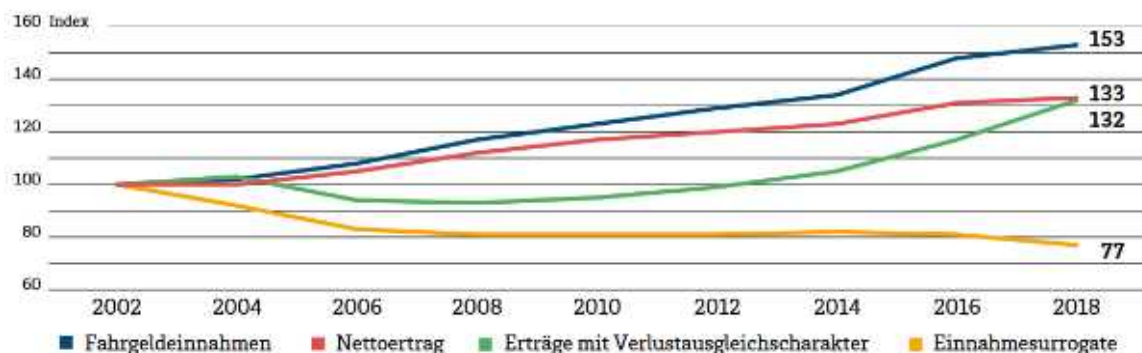


注：DB グループによる近距離鉄道旅客輸送に関するデータは含まれていない。

図 2-1 ドイツの交通サービス支出に占める運賃収入と公的資金の割合推移
(1994～2018 年)

出典 ドイツ交通事業者連盟⁴²⁷

また、以下の図は 2002 年の水準を 100 として運賃収入や公的補助金の増減を示したものである。図内ではオレンジ色で示されている学生、障害者、職業訓練受講者等に提供された交通サービスに対する政府からの補填分が年々低下する一方で、運賃収入（青）の水準は増えてきたことが読み取れる。公的資金（緑）は 2010 年頃に下げ止まり、その後は増加に転じたことがわかる（増加に転じた理由は前述のとおり、ドイツ政府が地域公共交通サービスへのアクセス改善等を通じたまちづくりに比重を置くようになったためと考えられる）。赤色は純利益の推移を示す。



注：DB グループによる近距離鉄道旅客輸送に関するデータは含まれていない。

図 2-2 運賃収入や公的資金補助の推移（2002 年の水準を 100 としたもの）

出典 ドイツ交通事業者連盟⁴²⁸

⁴²⁷ ドイツ交通事業者連盟 (2019a)。

⁴²⁸ ドイツ交通事業者連盟 (2019a)。

また上記図内で運賃収入が増えている理由としては、運賃の値上げが考えられる。以下の図は、2011 年の水準を 100 とした消費者物価指数（CPI、紫）、旅客輸送収入⁴²⁹（青）、旅客数量（灰）、旅客一人当たりの移動距離（旅客人キロ、茶）、旅客一人当たりの収入⁴³⁰（旅客人キロ当たりの収入、黒）の推移を示したものである。CPI、旅客数量、旅客一人当たりの移動距離の増加が緩やか、もしくは下降気味にある一方で、旅客輸送収入と旅客一人当たりの収入が大きく増えていることから、インフレ率にさらに上乗せする形で運賃の値上げが行われた可能性が高いことがわかる。

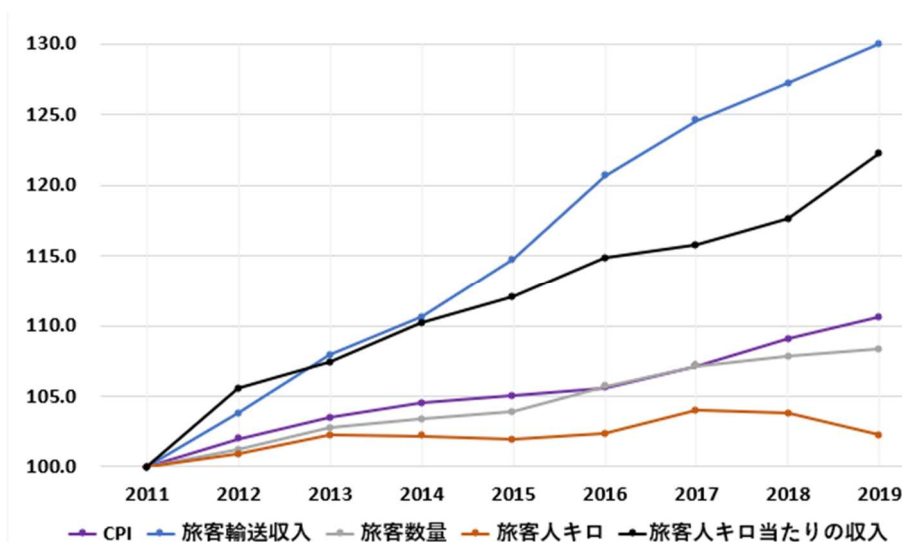


図 2-3 CPI、旅客輸送収入、旅客数量等の推移（2011 年の水準を 100 としたもの）

出典 ドイツ交通事業者連盟を基に作成⁴³¹

ただし、これらのデータはあくまでドイツ交通事業者連盟が発表したものであり、出典によってドイツの公共交通における運賃カバー率の数値には大きな差があるようである。例えば、ドイツの公共交通分野に特化したコンサルティング企業 KCW 社が上述のドイツ交通事業者連盟や政府発行データ等を複合的に分析した報告（2019 年 7 月）によれば、2016 年時点でドイツの公共交通サービスの費用のうち運賃収入は約 40%のみに留まっており、約 60%は公的資金に依存しているとされる（以下の表参照）。

表 2-1 ドイツの公共交通サービスの財源（2016 年推定値）

財源		金額	割合
公的資金（以下内訳）		194 億 1,000 万ユーロ	61%
公的資金	公共交通サービスの運営に割り当てられる公的予算	(98 億 1,000 万ユーロ)	(31%)
	公共交通サービスへの公的資本投資	(19 億 1,000 万ユーロ)	(6%)
	税制優遇措置（例、公共交通サービスは付加価値税が	(38 億 1,000 万ユーロ)	(12%)

⁴²⁹ 旅客輸送収入には、切符販売収入、学割及び障害者割引に対する補償金並びに共通料金体系における収入の調整分が含まれる。

⁴³⁰ 旅客人キロ当たりの収入には、遠距離旅客輸送も含まれる。

⁴³¹ ドイツ交通事業者連盟 (2019b), “Vdv Statistik 2019”, ドイツ交通事業者連盟サイト <https://www.vdv.de/statistik-jahresbericht.aspx> 2021 年 10 月 11 日閲覧。

金 内 訳	免除される)		
	学生、障害者、職業訓練受講者等に提供された交通サービスに対する政府からの補償	(38 億 8,000 万ユーロ)	(12%)
	運賃収入等 (建物の賃貸収入等含む)	125 億 8,000 万ユーロ	39%
	合計	319 億 9,000 万ユーロ	100%

出典 KCW⁴³²の資料を基に作成

これらのうち、公的資金については、交通サービスの運営と資本投資の用途に分類した上で、以下のような内訳となっている。

- **公共交通サービスの運営に充てられる公的予算：** 約 60%が SPNV (近距離鉄道旅客輸送) に対し支出されており、これらは「地域化法 (RegG)」の予算から支出されている。
- **公共交通サービスに対する資本投資に充てられる公的予算：** 約半分は「解消法 (EntflechtG)」及び「地域交通助成法 (GVFG)」に依拠した補助金であると推計される。また資本投資予算の約 20%は「地域化法 (RegG)」の予算からも支出されておりこれらは SPNV (近距離鉄道旅客輸送) 及び公共バス及び路面電車 (ÖSPV: Öffentliche Strassenpersonennahverkehr) を対象とする。さらに、約 25%が鉄道網の拡充・新設のための投資で連邦政府とドイツ鉄道間のインフラ整備の負担に関する取り決めである負担・資金合意⁴³³ (LuFV : Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) に基づく資金である。これらに加え州政府の資金も投入されている。

第4項 国家及び上位の地方公共団体による補助プログラムの実態

ドイツの地域公共交通への補助金は、関連する連邦法によって継続的に確保されている。具体的には GVFG において、「鉄道の電化」、「鉄道の輸送能力強化」、「路面電車・高架鉄道・地下鉄・非連邦所有鉄道の交通路の建設・改良」及び「バスターミナルや交通上重要な乗換施設の建設・改良」などの公共交通インフラ投資支援として、主に「州プログラム (Landesprogramme)」と呼ばれる小規模の輸送プロジェクトに補助金が提供されてきた。この支援を後継した解消法 (EntflechtG) の下では、2007 年 1 月 1 日から同法が失効する 2019 年 12 月 31 日まで、連邦政府は地域交通関連のインフラ整備関連の補助金を州政府に分配することが定められており、合計 13 億 3550 万ユーロが分配された。同法の失効後、その不足分を補うために、連邦政府は連邦売上税を財源とする補助金を州に分配している。

また、先述した地域化法 (RegG) の下、連邦政府が州に分配することになった資金は、各州の人口と、近距離交通輸送システムの走行距離に応じて各州に配分される。2008 年には、連邦政府と州との交渉により、同年の予算は 66 億 7500 万ユーロに定められ、また 2015 年まで年 1.5%ずつ増加することが設定された⁴³⁴。その後、2016 年以降は、出資合計額は 80 億ユーロと設定され、インフレ率に対応して、2017 年から 2031 年にかけて年 1.8%増額されることが規定された (第 5 条 (2) から (3))。また、ベルリン州、ブランデンブ

⁴³² KCW (2019)。

⁴³³ Eisenbahn-Bundesamt (n.d.), "LuFV - Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung", Eisenbahn-Bundesamt サイト https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/lufv_node.html 2021 年 10 月 6 日閲覧。

⁴³⁴ Buzer.de (2008), "Änderung § 5 Regionalisierungsgesetz vom 01.01.2008", Buzer.de サイト <https://www.buzer.de/gesetz/2843/al10818-0.htm> 2021 年 10 月 21 日閲覧

ルク州、メクレンブルク＝フォアポンメルン州、ザートラント州、ザクセン州、ザクセン＝アンハルト州及びテューリンゲン州は、2016 年は 2 億ユーロ、2017 年から 2031 年にかけて年 5%ずつ増額される追加的地域化資金を得られる対象となった。さらに、2020 年に実行に移された気候変動への行動プログラム 2030 (the Climate Action Program 2030) の一環として、追加分配を可能とするよう同法の改正が行われた。2020 年には新型コロナの世界的大流行による財政損失を補償するため、25 億ユーロを各州に追加分配するための同法の改正が行われた (同条 (11)) ⁴³⁵。

表 2-2 地域化法に基づく連邦政府による州への資金分配

資金の種類	金額	対象州
地域化法の標準	2017 年 80 億ユーロ 2031 年まで年 1.8%の割合で上昇	全て
追加的地域化資金	2016 年 2 億ユーロ 2031 年まで年 5%上昇	ベルリン州、ブランデンブルク州、メクレンブルク＝フォアポンメルン州、ザートラント州、ザクセン州、ザクセン＝アンハルト州、テューリンゲン州
気候変動への行動プログラム	2020 年：1.5 億ユーロ 2021 年：3.027 億ユーロ 2022 年：3.081 億ユーロ 2023 年：4.637 億ユーロ 2024 年から 2031 年：年 1.8%上昇	全て
コロナ禍救援	2020 年 25 億ユーロ	全て

出典 複数の資料を基に作成

ドイツの公共交通サービス財政に係る仕組みは、地方分権化が進んでいることもあり、全貌を把握することは困難であるとされるが、ドイツ政府及び関連諸機関から交通事業者に対する資金の流れを簡略化すると以下の図のように示すことができる⁴³⁶。一見して明らかなのは、各事業者が連邦政府、州政府、地方公共団体関連機関から資金を直接及び間接に受け取る複雑な構図になっていることである (この状況は「Spaghetti-Grafik (スパゲッティ・グラフ)」と称される)。

⁴³⁵ ドイツ連邦司法省 (n.d.f), "Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) § 7 Unterstützung der Länder beim Ausgleich von finanziellen Nachteilen durch COVID 19", ドイツ連邦司法省サイト http://www.gesetze-im-internet.de/regg/_7.html 2021 年 10 月 9 日閲覧。

⁴³⁶ Marc Gorter (KCW) & Dr. Friedmann Kunst (2017), "Public Transport in Germany: Organisation, Regulation and Financing", Transfer Project サイト http://transferproject.org/wp-content/uploads/2017/09/2017-09-20_GIZ_Org-Fin-PT-Germany-fin.pdf 2021 年 11 月 22 日閲覧 20 ページ。

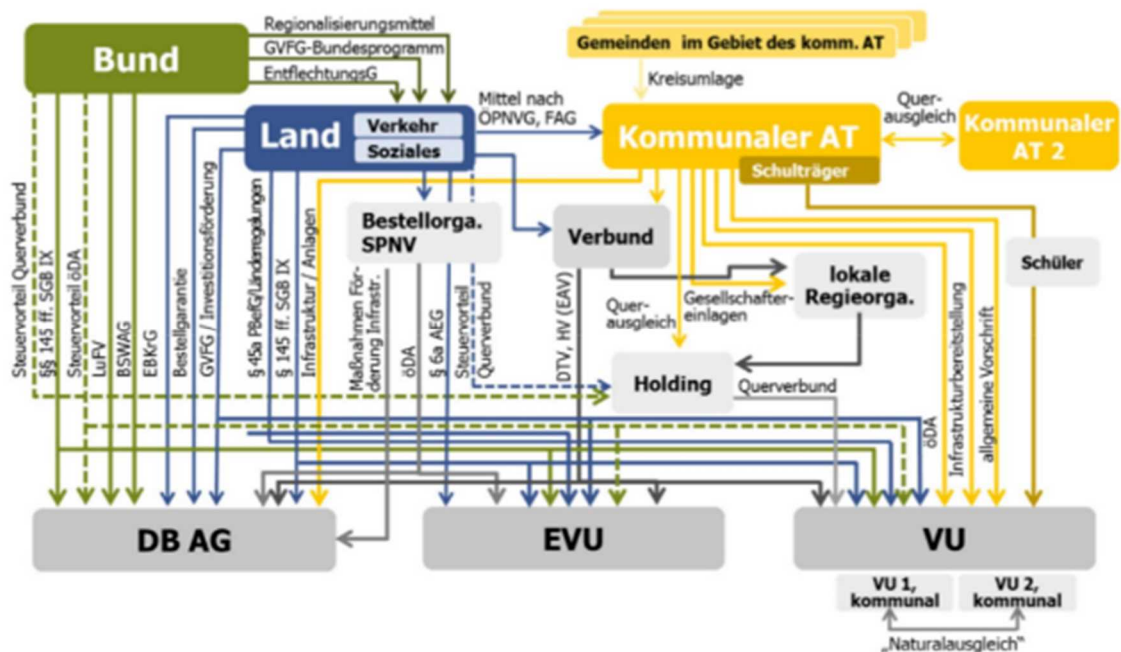


図 2-4 ドイツの公共交通サービス運営に関する予算の流れ

出典 Gorter & Kunst⁴³⁷

この図からは以下のような主要な点が読み取れる。

- 州レベル以上では資金の流れは大きく分けて、①連邦政府（図中では Bund）から直接運営主体に流れるもの、②連邦政府から州政府（図中では Land）経由で事業者に流れるもの、③州政府から流れるもの、④地方自治体（図中では Kommunaler AT）から流れるものに分類することができる。
- 最終的な資金の受け取り手には、①ドイツ鉄道（DB AG）、②その他の鉄道運営事業者（図中 EVU）、③地域公共交通運営事業者（同 VU）の3つがある。
- このうち、②の経路でまず連邦政府から州政府に流れる資金については、前述の地域化法（RegG）、地域交通助成法（GVFG）、解消法（EntflechtG）に基づいて供給されている。①の経路で連邦政府から①のドイツ鉄道に直接支給される資金には、障害者割引に対する補償金（社会法典第9編231条）、税制優遇措置、鉄道網の更新に対する投資についての連邦政府及びドイツ鉄道間の負担・資金合意⁴³⁸（LuFV）並びに連邦鉄道拡充法⁴³⁹（BSWAG）に基づくものがある⁴⁴⁰。
- ③の経路の州政府から①のドイツ鉄道に支給される資金には、GVFGに基づく資金、学生割引に関する補償金（旅客輸送法（PBefG）45条a）、障害者割引に対する補償金

⁴³⁷ KCW (2019)。

⁴³⁸ Eisenbahn-Bundesamt (n.d.)。

⁴³⁹ 同法は連邦政府に対し線路の拡充・整備に関する投資資金を供給するよう求めている。

ドイツ連邦司法省 (n.d.g), "Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes", ドイツ連邦司法省サイト <http://www.gesetze-im-internet.de/bswag/> 2021年10月7日閲覧

⁴⁴⁰ ADAC (2020), "Zukunftsfähige öffentliche Mobilität außerhalb von Ballungsräumen", ADAC サイト

<https://www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/mobilitaets-trends/oeffentlicher-verkehr/> 2021年10月11日閲覧。

(社会法典第9編 231条)がある。

- 州政府は、管轄する前述の地域鉄道機関 (SPNV-Aufgabenträger) や、各地域の PTA に資金を供給している。SPNV からさらにインフラ整備及び公共サービス契約に関してドイツ鉄道やその他の鉄道運営事業者に資金が流れている。各州から PTA に対しては各州の定める公共近距離旅客輸送法 (ÖPNVG) ⁴⁴¹及び財政調整法⁴⁴² (FAG) に基づき資金が供給されている。
- 学生割引については州政府から PBefG 法 (45 条 a) に基づく補償金が④の地域公共交通運営事業者 (図中では VU) に直接支給されている他、各 PTA から補償金が支給されている。
- 一方、鉄道以外の公共交通機関を管轄する④の PTA からはインフラ整備に関する資金が④ドイツ鉄道にも一部、配分されているものの、その活動の多くは地元に着した⑤鉄道事業者及び⑥地域公共交通運営事業者を対象としたものとなっている。例えば、PTA は運輸連合 (Verkehrsverbund) や地域公共交通運営事業者インフラ整備などに対する資金の他、上述の通り学生割引の補償金も供給している。
- 州政府や PTA から資金を受けた運輸連合は、⑥の鉄道事業者に運輸連合を通して生ずる収益の不足分 (HV/DTV : Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste) を収益分配手続き (EAV : Einnahme-Aufteilungs-Verfahrens) に基づき補填している⁴⁴³。

以上の資金の流れを考慮すると、ドイツ公共交通運営事業者の収益を補償する措置については主に以下の3件があげられる⁴⁴⁴。

- 学生割引に対するもの (旅客輸送法 (PBefG) (45 条 a) ⁴⁴⁵及び一般鉄道法 (AEG) (6 条 a) ⁴⁴⁶)
- 障害者割引に対するもの (社会法典第9編 231条⁴⁴⁷)
- 鉄道事業者の収益の不足分 (HV/DTV : Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste) を、運輸連合が補填する収益分配手続き (EAV : Einnahme-Aufteilungs-Verfahrens) に基づく補償措置

⁴⁴¹ バイエルン州の例 Bayern.Recht (2019), "Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1996 (GVBl. S. 336) BayRS 922-1-B", Bayern.Recht サイト <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayOePNVG> 2021 年 10 月 13 日閲覧。

⁴⁴² バイエルン州の例 Bayern.Recht (2013), "Bayerisches Gesetz über den Finanzausgleich zwischen Staat, Gemeinden und Gemeindeverbänden (Bayerisches Finanzausgleichsgesetz – BayFAG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. April 2013 (GVBl. S. 210) BayRS 605-1-F", Bayern.Recht サイト <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayFAG> 2021 年 10 月 6 日閲覧。

⁴⁴³ 運輸連合の他、一部州政府や連邦政府も地域化法に基づき資金を供給している。ADAC (2020)。

⁴⁴⁴ KCW (2019)。

⁴⁴⁵ ドイツ連邦司法省 (n.d.h), "Personenbeförderungsgesetz (PBefG) Ausgleichspflicht", ドイツ連邦司法省サイト https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/_45a.html 2021 年 10 月 9 日閲覧。

⁴⁴⁶ ドイツ連邦司法省 (n.d.i), "Allgemeines Eisenbahngesetz Ausgleichspflicht Ausgleichspflicht", ドイツ連邦司法省サイト https://www.gesetze-im-internet.de/aeg/_6a.html 2021 年 10 月 9 日閲覧。

⁴⁴⁷ ドイツ連邦司法省 (n.d.j), "Sozialgesetzbuch Neuntes Buch Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr", ドイツ連邦司法省サイト https://www.gesetze-im-internet.de/sgb_9_2018/_231.html 2021 年 10 月 3 日閲覧。

第5項 教育・福祉上必要な交通サービスに対する財源手当の現状

ドイツでは、学生や高齢者等、特定の交通サービス利用者層に対して、以下のような財的支援が提供されている。学生割引など地域公共交通運営事業者の収益に影響を及ぼす支援措置については、州政府と運輸連合などとの間の契約に基づき政府が補償金を支給している。

1) 学生

ドイツでは、学生が公共交通を利用する際の運賃補助は、（連邦政府ではなく）州政府や地方自治体から提供されている。例えば 2019 年以降、ベルリン州は、同州の交通機関であるベルリン州交通局（Berliner Verkehrsbetriebe : BVG）を通して、ベルリン州内で学ぶ、もしくはベルリン州に居住してブランデンブルク州で学ぶ全ての 16 才未満の生徒・就学児向けに、無料の交通カード⁴⁴⁸を発行している。また実習生及び研修生（職業訓練中）向けには、ベルリン州及びブランデンブルク州内のすべての公共交通手段で利用可能な年間パスが安価で販売されており、価格は年間 384 ユーロ（1 日当たり約 1 ユーロ）と設定されている⁴⁵⁰。

このような無料パスや廉価な年間パスを提供するにあたって交通事業者が受けられる補償は、州政府レベルで金額が定められる場合が多い。例えばベルリン州の場合、16 才未満の生徒・就学児向けの無料交通カードが導入された際には、同州の経済・エネルギー・管理省（Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe）所管の補正予算が計上され、環境・運輸・気候変動対策省（Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz）を通して交通事業者に配分された。これは各事業者の収入減額分を補填するものという名目であった⁴⁵¹。他方、実習生及び研修生向けの年間パスに対する州政府による補償については、ベルリン州政府、ブランデンブルク州政府及びベルリン＝ブランデンブルク州運輸連合（Verkehrsbund Berlin-Brandenburg : VBB）が締結した契約を基に提供されている⁴⁵²。

2) 高齢者

ドイツの自治体の多くは、高齢者向けに特別運賃制度を導入している。例えば、上述したベルリン州交通局は、65 歳以上の高齢者に対して、ベルリン・ブランデンブルク運輸連合（Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg : VBB）が管轄するネットワーク内ですべてのモ

⁴⁴⁸ VBB (2021), “VBB-Abo Azubi”, ベルリン＝ブランデンブルク州運輸連合（VBB）サイト <https://www.vbb.de/tickets/abonnements/vbb-aboazubi/> 2021 年 10 月 5 日閲覧。

⁴⁴⁹ 16 才以上については条件付きで認められている。

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) (n.d.), “Schülerticket Berlin”, BVG サイト <https://www.bvg.de/de/tickets-und-tarife/alle-abos/schuelerticket-berlin> 2021 年 10 月 15 日閲覧。

⁴⁵⁰ BVG (n.d.a), “All BVG-tickets”, BVG サイト <https://www.bvg.de/en/tickets-tariffs/all-tickets#Subscriptions> 2021 年 10 月 15 日閲覧。

⁴⁵¹ ベルリン市議会 “Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Marcel Luthe (FDP) vom 22. Oktober 2019 zum Thema: Das „kostenlose“ Schülerticket bei der BVG und dessen Kosten und Antwort vom 05. Nov. 2019 2021 年 10 月 3 日閲覧”, ベルリン市議会サイト <https://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/18/SchrAnfr/S18-21350.pdf> 2021 年 10 月 3 日閲覧。

⁴⁵² Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2020), “Der BVG-Verkehrsvertrag 2020-2035”, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz サイト <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/bvg-verkehrsvertrag/> 2021 年 10 月 3 日閲覧。

ードを無制限に利用できるパス（一カ月分 52 ユーロ）を販売している⁴⁵³。比較対象として、通常の一カ月パスは、VBB ネットワーク全体の場合 213.60 ユーロ、ゾーン別では 86 ユーロ～となっている⁴⁵⁴。同様にハンブルク州では、63 歳以上の高齢者を対象に、ハンブルク運輸連合（Hamburger Verkehrsverbund : HVV）が管轄するネットワーク内のハンブルク AB ゾーン⁴⁵⁵で利用できる一ヶ月パスを 64.90 ユーロで提供している⁴⁵⁶（ハンブルク AB ゾーンの通常の一カ月パスは 112.80 ユーロである⁴⁵⁷）。ただし、これらの財源の拠出元についての情報は、文献調査からは得られなかった。

3) 障害者

ドイツの社会法典第 9 編は、重度障害者に対し、ドイツ国内の公共交通を無料で利用できる権利を与えている。各地域の年金事務局から特別なトークン（Beiblatt mit Wertmarke）付きの障害者カードが発行されており、利用者はこのカードを提示することで公共交通を利用することができる⁴⁵⁸。

さらに州レベルでも、障害者に対する個別の輸送サービスを提供するケースが増えている⁴⁵⁹。例えばベルリン州では、公共交通やタクシー等を利用することが困難な障害者に対し、自宅から目的地までの送迎を支援するポイント・ツー・ポイント型の特別輸送サービス（Sonderfahrdienst : SFD）が提供されている⁴⁶⁰。同サービスを利用するには、年間 60 ユーロに加え、利用毎に 2.05～10 ユーロ（1 ヶ月当たりの合計利用回数に応じて異なる）を支払う必要がある。ただし、社会扶助制度や社会保障制度の対象となっている障害者には割引運賃が適用される。さらに、経済的理由から自己負担金を支払うことが困難な障害者は、同州の障害者担当委員による補助金を受けることもできる⁴⁶¹。

第6項 公共交通サービスの無料化に係る動向

ドイツでは、近距離公共交通機関（ÖPNV）サービスの無料化が一部の都市で実施されて

⁴⁵³ BVG (n.d.b), “VBB 65plus Ticket”, BVG サイト <https://www.bvg.de/en/tickets-tariffs/subscriptions/vbb-65plus-ticket> 2021 年 10 月 12 日閲覧。

⁴⁵⁴ BVG (n.d.c), “Monthly ticket”, BVG サイト <https://www.bvg.de/en/tickets-tariffs/all-tickets/time-tickets/monthly-ticket> 2021 年 10 月 19 日閲覧。

⁴⁵⁵ HVV (n.d.), “Fare zone plan districts A-H - map”, HVV サイト <https://www.hvv.de/resource/blob/2262/48ae2beaa689860c1d3d743543e64b91/fare-zone-plan-districts-a-h-map-en-data.pdf> 2021 年 10 月 19 日閲覧。

⁴⁵⁶ HVV (n.d.a), “Tickets for senior citizens (63+)”, HVV サイト <https://www.hvv.de/en/tickets/weekly-monthly-tickets/tickets-for-senior-citizens> 2021 年 10 月 8 日閲覧。

⁴⁵⁷ HVV (n.d.b), “24-7 season tickets”, HVV サイト <https://www.hvv.de/en/tickets/weekly-monthly-tickets/24-7-season-tickets-site> 2021 年 10 月 8 日閲覧。

⁴⁵⁸ Angloinfo Germany (n.d.) “Travel and Parking for People with Disabilities”, Angloinfo Germany サイト <https://www.angloinfo.com/how-to/germany/healthcare/people-with-disabilities/travel-parking> 2021 年 10 月 19 日閲覧。

⁴⁵⁹ Martin Kock (2004), “Disability Law in Germany: An Overview of Employment, Education and Access Rights,” Cambridge University Press サイト <https://www.cambridge.org/core/journals/german-law-journal/article/disability-law-in-germany-an-overview-of-employment-education-and-access-rights/F2A1647DF01DAC333C91959A1C0624C6> 2021 年 10 月 6 日閲覧。

⁴⁶⁰ Landesamt für Gesundheit und Soziales (n.d.), “Sonderfahrdienst (SFD)”, Landesamt für Gesundheit und Soziales サイト <https://www.berlin.de/lageso/behinderung/schwerbehinderung-versorgungsamt/nachteilsausgleiche/sonderfahrdienst/> 2021 年 10 月 21 日閲覧。

⁴⁶¹ Pflegestützpunkte Berlin (n.d.), “Special Transport Service Berlin”, Pflegestützpunkte Berlin サイト <https://www.pflegestuetzpunkteberlin.de/en/thema/special-transport-service-berlin/> 2021 年 10 月 25 日閲覧。

いるが、完全無料化については比較的小規模な都市での実施に留まっている。また試験的な実施に留めている自治体も多く、恒久的に実施するとしている自治体は少ない。これらは自動車の利用を減らすことで CO₂ 排出量を削減するなどの目的を掲げているところが多い⁴⁶²。無料化で生ずる公共交通機関の収入の減少を賄うため、自治体には大きな負担が求められており、中止に追い込まれた例もみられる

ドイツにおける公共の近距離公共交通（ÖPNV）サービスの無料化を促す要因の一つに、欧州委員会が 2018 年にドイツ連邦政府を相手取って提起した訴訟がある。ドイツでは、以前より都市における二酸化窒素を要因とした大気汚染が問題視されており、自動車の利用削減が求められてきたが、欧州委員会はドイツ政府が十分な対策を講じてこなかったとして、2018 年に欧州司法裁判所の場でドイツ政府を提訴した⁴⁶³。2021 年 6 月、同裁判所はドイツの複数の都市で二酸化窒素の濃度が EU の定める基準を長年にわたり上回っており、EU の法令に違反しているとの判決を下した。この判決によりドイツ政府は是正措置を取ることが義務付けられている⁴⁶⁴。ドイツ連邦政府は自動車に代わる新しいモビリティの導入や、近距離公共交通（ÖPNV）の利用拡大を図る 5 つのモデル都市を指定しており、合わせて公共交通サービスの無料化についても議論されているものの、これらの都市における無料化は現時点では実現していない⁴⁶⁵。

ドイツの立法府である連邦議会においても、近距離公共交通サービスの無料化をめぐる審議が行われてきたが、現状では無料化を義務化する法律は整備されていないとみられる。例えば 2018 年に左派党（Die Linke）が関連の法案を提出したが、議会内の運輸・デジタルインフラ委員会（Ausschuss Verkehr und digitale Infrastruktur）で与党などの反対を受けて否決された。

ドイツにおける公共交通の無料化に向けた動きとしては完全無料化に踏み切った地域もあれば、対象者及び曜日・期間を限定し実施したところなどもある。以下に主要な事例を報告する。

⁴⁶² 例としてヘッセン州。

Hessisches Ministerium des Innern und für Sport (n.d.), “Landesticket - Für Hessen unterwegs”, Hessisches Ministerium des Innern und für Sport サイト <https://innen.hessen.de/Buerger-Staat/Arbeits-und-Dienstrecht/Landesticket-Fuer-Hessen-unterwegs> 2021 年 10 月 20 日閲覧

⁴⁶³ ドイツ連邦議会（Deutscher Bundestag）(2020), “Kostenloser öffentlicher Personennahverkehr in Deutschland” ドイツ連邦議会サイト <https://www.bundestag.de/resource/blob/684628/29cff1ce2b8a03494e034775c9c7f7aa/WD-5-009-20-pdf-data.pdf> 2021 年 10 月 20 日閲覧。

⁴⁶⁴ Focus (2021), “EuGH verurteilt Deutschland wegen zu schmutziger Luft in Städten”, Focus サイト https://www.focus.de/politik/deutschland/stickstoffdioxid-grenzwerte-nicht-eingehalten-europaeischer-gerichtshof-deutschland-luftverschmutzung-urteil_id_13359252.html#:~:text=Die%20EU-Kommission%20hatte%20die%20Klage%20gegen%20Deutschland%202018,seien.%20Dazu%20geh%C3%B6rt%20Berlin%2C%20Hamburg%2C%20M%C3%BCnchen%20und%20Stuttgart. 2021 年 10 月 20 日閲覧

⁴⁶⁵ ボン（Bonn）、エッセン（Essen）、ヘレンベルグ（Herrenberg）、ロイトリンゲン（Reutlingen）、マンハイム（Mannheim）の 5 都市。
ドイツ連邦議会 (2020)。



図 2-5 公共交通サービスの無料化に取り組む都市例

出典 調査結果を基に作成

- ①. ノルトラインウェストファーレン州モンハイム・アム・ライン市 (**Monheim am Rhein**) …ノルトラインウェストファーレン州西部に位置する人口 4 万人余りの同市では 2020 年 4 月 1 日より同市の住民は公共交通サービスを無料で利用できるようになった⁴⁶⁶。無料化に要する費用は、2020 年から 2022 年までの 3 年間で 400 万ユーロと試算されている。2023 年以降の継続については、実施状況の評価を行った上で決定される予定である⁴⁶⁷。
- ②. バイエルン州パッフェンホーフェン・アン・デア・イルム市 (**Pfaffenhofen an der Ilm**) …バイエルン州の人口 2 万 6,000 人の同市では、2018 年からすべての住民が 7 つの路線バスを無料で利用できるようになった⁴⁶⁸。
- ③. バーデン＝ヴュルテンブルク州チュービンゲン市 (**Tübingen**) …バーデン＝ヴュルテンブルク州では 2018 年以降、毎週土曜日の公共交通サービスの利用が無料になった。無料化の理由は、気候変動対策として自家用車の利用を減らすためとされる⁴⁶⁹。土曜日の無料化が開始されて以来、公共交通サービスの利用客数は 30%増加した。無料化によって事業者が失った収益分を補填するため、市が年間 26 万ユーロを負担している。ただし、市の財政的な負担が膨らんでいるようであり、同市は無料化のモデルプロジェクトの期間中は連邦政府と州政府からの資金援助を求めている他、

⁴⁶⁶ モンハイム市ホームページ。同市では電動自動運転バスのパイロットプロジェクトが実施されている。

Monheim am Rhein (n.d.), “Öffentlicher Personennahverkehr”, Monheim am Rhein サイト

<https://www.monheim.de/stadtleben-aktuelles/stadtprofil/oeffentlicher-personennahverkehr/> 2021 年 10 月 24 日閲覧。

⁴⁶⁷ 既に導入されている就学児童・生徒に対する無料化に要する費用 50 万ユーロに全面無料化に要する 350 万ユーロを加えた額。2023 年以降の継続については政策評価を行った上で決定するとされている。ドイツ連邦議会 (2020)。

⁴⁶⁸ Pfaffenhofen A.D.ILM (n.d.), “Stadtbus”, Pfaffenhofen A.D.ILM サイト

<https://pfaffenhofen.de/artikel/stadtbus/> 2021 年 10 月 18 日閲覧。

⁴⁶⁹ kommunal (2019), “Test s mit beitragsfreiem ÖPNV – Überall machbar?”, kommunal サイト

<https://kommunal.de/tests-beitragsfreier-oepnv> 2021 年 10 月 7 日閲覧。

営業税及び不動産税の引き上げ、中心部にある公共駐車場の料金の大幅引き上げを検討している⁴⁷⁰。

- ④. ヘッセン州 (Land Hessen) …ヘッセン州では 2018 年以降、州政府職員およそ 14 万 5,000 人を対象として公共交通サービスの無料化を実施している。2019 年に行われたアンケート調査では、3 分の 2 の職員が地域公共交通機関の利用が増えたと回答した他、運輸部門の CO₂ 排出量を 5%削減することができたと評価されている⁴⁷¹。この取り組みは、2021 年現在も継続している⁴⁷²。これは通勤以外にも適用され、同市内のすべての近距離公共交通機関によるサービスを利用することができる⁴⁷³。
- ⑤. バイエルン州フィーヒタハ (Viechtach) …バイエルン州に所在する人口およそ 8,000 人の同市では、無料のマイクロバスを運行しており、観光客や病院などに向かう高齢者などによって利用されている⁴⁷⁴。
- ⑥. バイエルン州アウグスブルグ市 (Augsburg) …同市では、2020 年 1 月から近距離公共交通機関が都心の一部エリアに限り無料化された。収入の減少幅は 86 万ユーロに上ると見られている。バスはバイオガスを活用しており、環境に配慮されている⁴⁷⁵。
- ⑦. ベルリン州 (Land Berlin) …ベルリン州はこれまでに近距離公共交通機関を 1 日無料で利用できる日をたびたび設けてきた。直近では 2022 年 9 月 22 日に「国際カーフリーデー」に合わせて実施された⁵³。州政府の補償額は 80 万ユーロに上った⁵⁴。
- ⑧. ブランデンブルク州テンプリン (Templin) …同市では他都市に先駆けて 1998 年と早い段階で公共交通サービスの無料化を実施した。利用者数が増加したためバスの運行が追加されたが、2003 年にコスト負担に耐え切れないとして無料化措置を終了した⁵⁵。

第2節 フランス

第1項 公共交通の費用負担原則の定義

フランスにおける公共交通サービスの財源は、先述の交通法典の L1221-12 条やその他の関連法規規定（特に、EC 規則 1370/2007 への国内準拠を規定する交通法典 L1221-3 条）等に基づき、利用者や公共団体、当該サービスから直接的もしくは間接的な恩恵を受ける公共・民間団体によって提供されるものと定められている⁴⁷⁶。法律の条文で利用者のみならず第三者による財政負担を規定、すなわち独立採算制の放棄を明文化している。財源として最初

⁴⁷⁰ ドイツ連邦議会 (2020)。

⁴⁷¹ Jette Kellerhoff, Dana Gruschwitz (2019), “Bericht: Begleitbefragung zum LandesTicket Hessen“, ヘッセン州サイト https://gesundheits.hessen.de/sites/default/files/media/hmdis/evaluation_zum_landesticket_hessen.pdf 2021 年 10 月 7 日閲覧。

⁴⁷² 地方自治体の職員は無料化の対象ではない。

Hessisches Ministerium des Innern und für Sport (n.d.)。

⁴⁷³ Hessisches Ministerium des Innern und für Sport (n.d.)。

⁴⁷⁴ Stadt Viechtach (n.d.). “Stadtbus Viechtach”, Stadt Viechtach サイト <https://www.viechtacher-land.de/Content/mandators/ViechtachTourismus/userassets/Stadtbuser Flyer 2019 02 web.pdf> 2021 年 10 月 7 日閲覧。

⁴⁷⁵ Taz (2020), “Vorbildlicher Verkehr”, taz サイト <https://taz.de/Kostenlose-City-Zone-in-Augsburg/!5658043/>

⁴⁷⁶ Légifrance (2022), “Version en vigueur au 02 mars 2022: Article L1221-12”, Légifrance サイト https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000023069211/#LEGISCTA000023085890 2022 年 2 月 10 日閲覧。

に挙げられている「利用者」から得られる運賃の設定に関しては、当該サービスを管轄する AOM が最も経済的・社会的に効果的となる、最高度の利用を獲得する運賃設定方針を定めるよう、交通法典 L1221-5 条で規定されている。また AOM は、運賃に関する国家当局の一般的な権限・規定に従い、運賃の調整や承認を行うものと規定されている⁴⁷⁷。

第2項 地域公共交通の権限に関する分権の現状

先述のとおり、フランスでは地方自治体である地域圏、県、コミューンの中で地域行政に関する分権が行われている。地域公共交通分野に関しては、補完原理に基づいて管轄交通モードが分割されており、都市内交通はコミューン（AOM の設置を行った場合のみ）、都市間にまたがる交通は県、県間にまたがる交通は地域圏政府が管轄する（イル・ド・フランス地域圏は例外）。

第3項 費用負担の内訳（運賃カバー率（利用者負担が占める割合）を含む）

フランスにおける多くの主要都市では、公共交通機関の運営費用が利益（運賃）を平均して 2 倍程度上回っており、運賃以外の財源なしでは運営がままならない状況となっている。その主な理由として、1) 需要の少ない地域も含めた国全体における公共交通サービスの提供が義務付けられていること、2) 公共交通の利便性を高めるために運賃が低めのまま運営されていること、3) 高齢者や学生には特別料金が設けられていることなどが挙げられる⁴⁷⁸。

AOM は、地域公共交通サービスの運営に必要な資金調達方法を決定する権限を有する。基幹財源となっているのが、モビリティ負担金（versement mobilité : VM）である。元々交通負担金（versement transport : VT）と呼ばれていたが、先述した LOM 法によって VM に名称が変更された⁴⁷⁹。VM は法定任意税であり、AOM が管轄区域内に拠点を有する従業員 11 名を超える事業所から、従業員の給与総額を課税ベースとして徴税するものである（地方公共団体基本法典 L2333-64～L2333-75 条）⁴⁸⁰。課税対象となる事業所は、企業のみならず公共団体、病院や学校などの公益法人も含み、フルタイム労働者は 1 人と換算し、パートタイム労働者は労働時間に応じて人数を計算する（週 3 日勤務の場合は、0.6 人と計算する）。事業所を通勤交通サービスの間接的な受益者とみなして課税しているため、寮や従業員送迎サービスを提供している事業者は免税される。AOM は法典で規定された最高税率の範囲内で任意の税率を設定できる。最高税率は、AOM 人口 10 万人以上で 1%、AOM 人口 1-10 万人で 0.55%であり、TCSP（Transports collectifs en site propre、専用空間を持つ公共交通の意味で、軌道系交通機関と BRT 用バス専用レーンの総称）を導入する場合は税率がアップする（5 万人以上で 0.85%、10 万人以上で 1.75%）。AOM の形態や観光特区指

⁴⁷⁷ Légifrance (2022a), “Version en vigueur au 02 mars 2022: Article L1221-1”, Légifrance サイト https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000023069183/#LEGISCTA000023085953 2022 年 2 月 10 日閲覧。

⁴⁷⁸ Philippe Gagnepain, Marc Ivaldi, David Martimort (2010), “The renegotiation cost of public transport services contracts”, ResearchGate サイト https://www.researchgate.net/publication/254417930_The_renegotiation_cost_of_public_transport_services_contracts 2022 年 2 月 14 日閲覧。

⁴⁷⁹ エコロジー転換省 (n.d.b), “Le Versement Mobilité”, エコロジー転換省サイト https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/fag/versement_mobilite 2022 年 2 月 21 日閲覧。

⁴⁸⁰ Légifrance (2020a), “Article L2333-64”, Légifrance サイト https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006070633/LEGISCTA000006181011/#LEGISCTA000039802388 2022 年 2 月 11 日閲覧。

定による最高税率上乗せ特例もあり、特例を全て適用した場合の最高税率は 2%である。イル・ド・フランス地域圏は、法典の条文で県ごとの税率が定義されている。税収の使途は、AOM の判断で運営費補助・建設費支出へ自由に配分可能である。従前は基本的に公共交通機関およびモビリティ・ハブ建設のみに使用可能であったが、LOM によって VM と改称された際に、シェアサイクルやカープールなどのシェアモビリティにも税収を使用できるようになった。ただし、VM は定時定路線型の公共交通サービスを供給している AOM しか徴収することは出来ない。また、イル・ド・フランス地域圏を除き、VM を徴収できるのはコミューンが設置した AOM だけであり、地域圏政府が AOM となった場合は VM を徴収することはできない⁴⁸¹。

以下の表は、2015 年時点でのフランスの地域（都市）公共交通サービスの財源の内訳を示したものである。VM と補助金を合わせた公的財源で全体の 83% が賄われていた一方で、利用者からの運賃収入は全体の 17% に留まっていた。

表 2-3 フランスの地域公共交通サービスの財源の内訳（2015 年）

財源	2015 年
利用者（運賃収入）	17%
交通税（VM、旧 VT）	47%
地方自治体からの補助金	35%
国からの補助金（TCSP プログラムを含む ⁴⁸² ）	1%
その他	-

出典 GART 資料（2015 年）を基に作成⁴⁸³

第4項 国家及び上位の地方公共団体による補助プログラムの実態

上記の表に示されている通り、フランス政府が地域公共交通向けに提供している補助金は、財源全体の 1% と極めて少ないが、国が補助を行っているプログラムの例としては、例えば環境グルネル法に基づく TCSP プログラムや 2019 年施行の LOM に基づく拠出等が挙げられる。

1) 環境グルネル法（第 I & 第 II 法）に基づく TCSP プログラム

環境グルネル法は、サルコジ大統領が 2007 年に提案した環境懇談会（環境グルネル）からの提案に基づき、気候変動対策、生物多様性の保全、廃棄物管理等の環境政策の履行を促す目的で整備された法律である。同法は、基本的な重点分野とそれらの目標を定める第 I 法（Grenelle I、2009 年施行）及びエネルギー分野に関する第 II 法（Grenelle II、2010 年施行）に分かれている。第 I 法では、運輸・交通の他、住宅分野、都市計画、エネルギーなど幅広い分野における地球温暖化防止策が含まれている。中でも、交通分野（第 III 章、第 10～17 条）では、2020 年までに温室効果ガスの排出量を 20% 削減し、化石燃料への依存度を下げることが目標として掲げられた他、フランス政府が地域交通インフラ整備を財政的に支

⁴⁸¹ GART (2020), Loi d'orientation des mobilités: décryptage des principales dispositions -Guide à l'attention des autorités organisatrices de la mobilité Version 2.

⁴⁸² ACTU Environnement (2010), “Transports collectifs en site propre : lancement du second appel à projet”, ACTU Environnement サイト https://www.actu-environnement.com/ae/news/second-appel-projets-transports-collectifs-site-propre-ministere_10166.php4 2022 年 2 月 22 日閲覧。

⁴⁸³ Françoise Rossignol (2017)。

援することが定められている⁴⁸⁴。具体的な目標の例は以下のとおりである。

<環境グルネル法に定められている目標例>

- 2011 年から重車両対象の環境税を新たに導入する（第 12 条）⁴⁸⁵
- 自動車及び航空以外の手段による貨物輸送を 2009 年までに 14%、2022 年までに 25%、それぞれ 2012 年のレベルより増加させる（第 12 条）
- 2020 年までに 2,000km の高速鉄道を整備する（第 13 条）⁴⁸⁶
- 都市部、都市周辺部では、持続可能な輸送政策として、企業・行政・学校などの移動計画の確立に加え、カープールやカーシェア、テレワーク、徒歩・サイクリングによる移動を開発する（第 13 条）
- TCSP に関して、イル・ド・フランス地域圏以外の地域で 329km から 1,800km に延伸する（第 13 条）
- 国家が 2020 年までに、新規プロジェクトを支援して既存交通ネットワークを拡大するために最大 25 億ユーロの投資を行う（第 13 条）

第 II 法では、第 2 章「交通」（第 51 条から第 66 条）において、第 I 法の目標を可能にするための対策が規定された。以下はその例である。

- カーシェアリング活動促進のためのラベル作成をし、当該車両の駐車を容易にする（54 条）
- EV やハイブリッド車用の充電システムを設置する建物の条件を明確化（57 条）
- 電子的な料金徴収システムの開発（58 条、59 条）
- 大型貨物車の環境性能に応じた高速道路通行料金調整システムの設定（60 条）⁴⁸⁷

TCSP の延伸を進めるにあたり、2008 年以降、環境グルネル法が定める基準を満たすプロジェクトに対して公的予算が配分されている。

表 2-4 TCSP プロジェクトに対する投資動向

時期	概要
第 1（2008 年）	8 億 1,000 万ユーロを、36 の AOM の 50 件のプロジェクト（215km のトラム、150 km の BRT 用バス専用レーン整備を含む）に配分
第 2（2010 年）	78 件のプロジェクト（622km の TCSP 整備を含む）に対して、5 億 9,000 万

⁴⁸⁴ 正式名称は、2009 年 8 月 3 日環境グルネルの導入に関連するプログラムに関する法 2009-967（LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement）及び 2010 年 7 月 12 日環境への国家的コミットメントに関する法 2010-788（LOI no 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement）で、合わせてグルネル法とよばれる。

⁴⁸⁵ 実際にはこの環境税の導入が 2013 年までに遅れ、財源の確保に追われることとなった。

Banque des territoires (2010), “Transports - Report de l'écotaxe poids lourds : le Gart s'inquiète pour le financement des projets du Grenelle”, Banque des territoires サイト

<https://www.banquedesterritoires.fr/report-de-lecotaxe-poids-lourds-le-gart-sinquiète-pour-le-financement-des-projets-du-grenelle> 2022 年 2 月 10 日閲覧。

⁴⁸⁶ Grantham Research Institute (n.d.).

⁴⁸⁷ Laurent Fonbaustier (2010), “Les transports durables dans la loi Grenelle 2”, CARIN.INFO サイト

<https://www.cairn.info/revue-revue-juridique-de-l-environnement-2010-5-page-67.htm> 2022 年 2 月 15 日閲覧。

時期	概要
	ユーロを配分
第3（2013年）	70のAOMによる99件のプロジェクト（そのうち約50件はBRTに関わる）に4億5,000万ユーロを配分
第4（2020年）	約4億5,000万ユーロを配分する予定であったが、コロナ禍により総予算は2倍の9億ユーロに達し、交通機関専用路線プロジェクトとしてはこれまでで最大の金額となり、2021年10月に162件のプロジェクトが決定した（うち95件が専用道路のある公共交通に関わる）

出典 エコロジー転換省⁴⁸⁸

2) LOMに基づく投資計画

前述のLOMは、都市部のみならず、公共交通手段がない、もしくは不十分である人口密度が低い過疎地域においても、持続可能でマルチモードの交通手段を提供することを目的として策定された。同法は、MaaS（Mobility-as-a-Service）の推進と共に、環境に配慮した交通手段の推進に予算を割り当てる方針を明確にした画期的な政策である。以下に、同法の投資方針を構成する3本柱を示す。なお、同法において拡大する投資の財源としては、石油製品特別税（TICPE）の増税分や航空利用により課税される新たな環境税等が充てられるとされている⁴⁸⁹。

①. 日常的な公共交通機関への投資

- 2017～2022年の5年間に1億3,400万ユーロを投資し、そのうち4分の3は鉄道に割り当てる
- 投資対象プロジェクトは、新しい大規模プロジェクトではなく、日常的な交通に関わるものとする（例、既存路線維持のためのリソース増加、パリ市内と郊外をつなぐRER及びその他の大都市圏におけるRER計画への投資、過疎地域における公共交通の充実）

②. あらゆる者の移動を可能とする新しい交通ソリューションの導入促進及び奨励

- 地方自治体は自家用車の代替となる、より安価かつ利便性の高い交通ソリューション（例、自動車の相乗り（カープール）、オンデマンド交通、自動運転ミニバス）を管轄地域全域で利用可能とする。国家はそのための予算を確保し、プロジェクトを公募する。例えば、国家はモビリティ関連プロジェクトに5億ユーロ（2017年～2022年）を出資し、地方自治体と共に助成する。
- 雇用主が従業員による自動車相乗りや自転車での通勤を奨励するための手当を支給することを税制措置等で奨励する

⁴⁸⁸ エコロジー転換省（2021b）, “Transport urbain : appels à projets de transports collectifs en site propre (TCSP)”, エコロジー転換省サイト <https://www.ecologie.gouv.fr/transport-urbain-appels-projets-transports-collectifs-en-site-propre-tcsp> 2022年2月10日閲覧

フランス政府（2021）, “Résultats de l'appel à projets transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux”, エコロジー転換省サイト https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2021.10.06_DP-Resultats-AAP-TCSP.pdf 2022年2月11日閲覧 2ページ。

エコロジー転換省（2021a）, “Résultat de l'appel à projets transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux no4”, エコロジー転換省サイト https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/AAP_transports.pdf 2022年2月10日閲覧

⁴⁸⁹ 萩原隆子（2020）, “フランスで導入されるモビリティ基本法”, 交通経済研究所サイト https://www.itej.or.jp/assets/seika/topics/topics_2020_02.pdf 2022年2月10日閲覧

- 革新的モビリティソリューション（例、自動運転ミニバス）の開発を加速する
- アクセシビリティに関する情報提供等により、障害者のモビリティを向上する

③. グリーンなモビリティの奨励：2050年カーボンニュートラル目標

- 電気自動車（EV）の充電ステーションを2022年までに5倍に増加させるなど、EV利用を奨励する
- 3億5,000万ユーロ規模の自転車基金の創設や、自転車盗難防止のための安全な駐輪場の設置など、自転車利用を拡大する施策を推進する
- 地方自治体が低炭素ゾーン（ZFE）を指定し、特に、低排出車両のみ進入可能とするなど、低排出交通を奨励する施策を推進する⁴⁹⁰

一方で、コロナ禍による交通利用者の減少に伴い運賃収入が減少し、またコロナ禍で「部分休業⁴⁹¹」状態になっている従業員の給与分は雇用主がVMを支払う必要はないため、VM収入の減少が問題となっている。これを受けてフランス政府は2020年11月、イル・ド・フランス地域圏以外のAOMの損失を補償するため、7億5,000万ユーロの融資を承認した。しかし、GARTやフランス共同体議会（Assembly of the Communities of France : AdCF）などのAOM関連団体は、この金額では十分ではなく、また（補助金ではなく）融資の形であることを批判しており、運賃収入の損失だけでも4億5,000万～6億ユーロを超える可能性があること等を指摘した⁴⁹²。

イル・ド・フランス地域圏に関しては、2020年9月、フランス政府はイル・ド・フランス・モビリティに対して14億5,000万ユーロの融資（16年間で返済）に加えて、2020年の損失に対する1億5,000万ユーロの補助金を支払うことで合意した。イル・ド・フランス・モビリティは、コロナ禍によって26億ユーロの損失を被ったと見積もっており、この内訳は、事業者からの支払いに関する損失が10億ユーロ、運賃収入の損失が16億ユーロである⁴⁹³。この損失額は、イル・ド・フランス・モビリティの年間収入の26%に相当する⁴⁹⁴。さらに2021年7月、イル・ド・フランス・モビリティはフランス政府に対し、コロナ禍に関連して予測される同年の損失を補うため、13億ユーロの追加補助金を要請した⁴⁹⁵。

⁴⁹⁰ Republique Francaise Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) : 11 métropoles concernées en 2022, <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A14587>, 2022年2月1日閲覧。

⁴⁹¹ 経済・財務・復興省（Ministère de l'économie des finances et de la relance）（2022）, “Dispositif de chômage partiel”, Ministère de l'économie des finances et de la relance サイト <https://www.economie.gouv.fr/covid19-soutien-entreprises/dispositif-de-chomage-partiel> 2022年2月1日閲覧。

⁴⁹² Banque des Territoire (2020), “PLFR 4: the authorities organizing mobility show their disappointment.”, Banque des Territoire サイト <https://www.banquedesterritoires.fr/plfr-4-les-autorites-organisatrices-de-la-mobilite-affichent-leur-deception> 2022年2月10日閲覧。

⁴⁹³ International Railway Journal (2020), “French government and Île-de-France Mobility agree Covid-19 subsidy.”, International Railway Journal サイト <https://www.railjournal.com/financial/french-government-and-ile-de-france-mobility-agree-covid-19-subsidy/> 2022年2月12日閲覧。

⁴⁹⁴ Banque des Territoires (2020a), “Public transport: soon the end of the tunnel?”, Banque des Territoires サイト <https://www.banquedesterritoires-fr.translate.goog/transports-publics-bientot-le-bout-du-tunnel? x tr sl=fr& x tr tl=en& x tr hl=en& x tr pto=ajax.sc.elem> 2022年2月1日閲覧。

⁴⁹⁵ France region 3 (2021), “Transport: Île-de-France Mobilités requests € 1.3 billion from the State.”, France region 3 サイト <https://france3-regions.francetvinfo.fr/paris-ile-de-france/transports-ile-de-france-mobilites-demande-1-3-milliards-d-euros-a-l-etat-2187886.html> 2022年2月19日閲覧。

第5項 教育・福祉上必要な交通サービスに対する財源手当の現状

フランスでは、学生、障害者、低所得者及び高齢者などを対象として、教育・福祉上必要な公共交通サービスの運賃割引や無償化が各地で実施されている。都市計画分野の学術機関である EUP (École d'Urbanisme de Paris) によると、元来、低価格に設定された運賃で提供されてきた公共交通サービスの無償化は、特に利用者が減少し、運賃収入がさらに減少したコロナ禍において、導入がより容易になったという⁴⁹⁶。

一方で、公共交通サービスの無償化を警戒する声もある。イル・ド・フランス地域圏が 2019 年に発表した調査結果によると、公共交通サービスの無償化は、道路交通量の削減や空気質の改善にあまり貢献しない上、乗客数の増加に伴うサービスの質の低下や、運賃以外の財源を確保するための増税などの重大なリスクを伴うことが指摘されている。同地域圏では 2018 年に同地域圏の人口 1,200 万人のうち、約 35 万人の低所得者、約 31 万 5,000 人の高齢者及び障害者、20 万人近くの若者を含む、100 万人以上の住民に公共交通サービスの運賃割引や無償化が適用された。すでに多くの住民にそのような特別措置が適用されていることもあり、同地域圏では無償化はもはや社会平等化の手段ではなくなっているという見解も含まれている⁴⁹⁷。

イル・ド・フランスでは、学生、障害者、低所得者、高齢者等の特定グループ向けの割引で交通事業者側に損失が発生した場合、イル・ド・フランス・モビリティを通じて補償が行われる。割引を含んだ運賃設定はソーシャル・プライシング (tarification sociale) と呼ばれ、ソーシャル・プライシングが必要な場合、各自治体がイル・ド・フランス・モビリティを導入を要請する。イル・ド・フランス・モビリティが導入を承認した場合、イル・ド・フランス・モビリティと自治体の間で、事業者の損失分の全額または一部を補償する旨をまとめた融資契約が結ばれる。自治体は、乗車券を購入したり、販売された乗車券 1 枚ごとに運賃の全部もしくは一部をカバーする補助金を交通事業者に直接支払う⁴⁹⁸。

表 2-5 イル・ド・フランスにおける運賃割引制度とそれに伴う補助

運賃割引制度 (対象)	地方自治体からの補助金	その他の補助
Améthyste (高齢者・障害者)	各県からの補助金	雇用主からの払い戻し (特に実習生の場合)
Imagine R (学生・若者)	特定の県からの補助金または償還金、特定のコミューンからの補助	雇用主からの払い戻し
Pass'Local (ローカルパス)	地方自治体からの補助金	—
Abonnements scolaires (スクールパス)	特定の県からの補助金または償還金、特定のコミューンからの補助	—

出典 イル・ド・フランス・モビリティの情報を基に作成⁴⁹⁹

⁴⁹⁶ BBC (2021), “How France is testing free public transport”, BBC サイト

<https://www.bbc.com/worklife/article/20210519-how-france-is-testing-free-public-transport> 2022 年 2 月 11 日閲覧。

⁴⁹⁷ Île de France mobilités (2018), “Conclusions of the study carried out on the feasibility of free public transport in Île-de-France, its financing and the pricing policy”, Île de France mobilités サイト <https://www.iledefrance-mobilites.fr/actualites/conclusions-de-letude-menee-sur-la-faisabilite-de-la-gratuite-des-transports-en-commun-en-ile-de-france-leur-financement-et-la-politique-de-tarification> 2022 年 2 月 10 日閲覧。

⁴⁹⁸ Île de France mobilités (2020a), “La tarification, outil de politique sociale”, Île de France mobilités サイト <https://www.iledefrance-mobilites.fr/la-compensation-des-perdes-de-recettes> 2022 年 2 月 1 日閲覧。

⁴⁹⁹ Île de France mobilités (2020a)。

以下の図は、イル・ド・フランスにおける各種割引制度への補助金の流れを示したものであり（2020 年時点）、図内左の灰色の四角は上から地域圏政府（Region）と国（Etat）を指している。図中央の灰色の四角はイル・ド・フランス・モビリティ（旧 STIF）を示しており、図内右側の灰色の四角は上から交通事業者（Transporteurs）と県（Departements）を示す。図内の緑の矢印は濃いものが補助金・比例分配金を指し、薄い緑色の矢印は乗車券の配布数・販売数に応じた補助金を示す。灰色の矢印は、契約関係（contracts）や契約外の従来からある関係（conventions）を指す。地域圏と国からそれぞれの運賃割引制度（若者向けの Imagine R 等）向けにイル・ド・フランス・モビリティに補助金が提供されており、交通事業者にはイル・ド・フランス・モビリティから契約金（Contribution contractuelle）と県からの補助金（乗車券の販売数に応じたもの）が提供される。

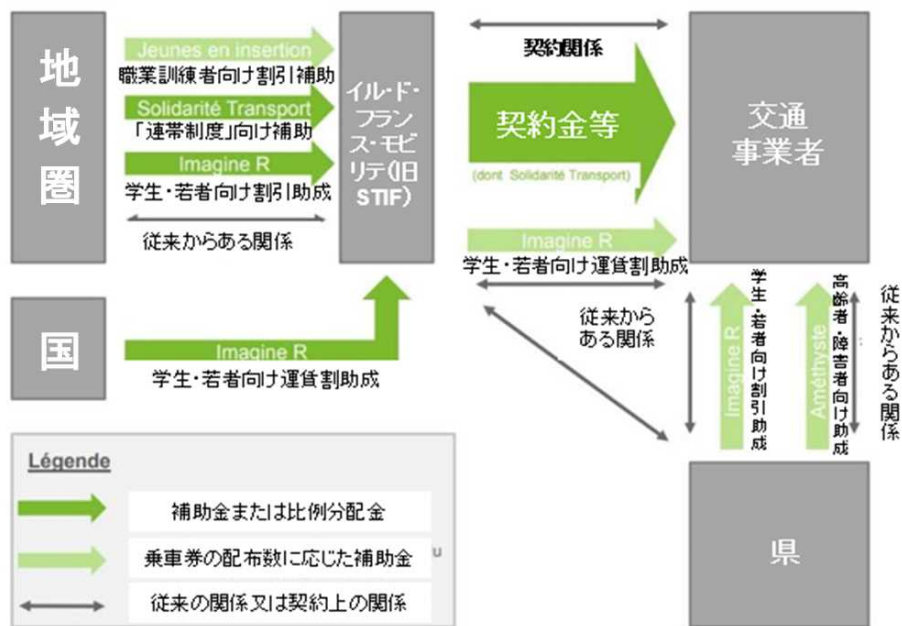


図 2-6 イル・ド・フランスにおける各種運賃割引制度に基づく補助金の流れ

出典 イル・ド・フランス・モビリティの資料を基に作成⁵⁰⁰

1) 学生・若者

フランスの各州、県及びコミューンは、若者への割引定期券の販売や運賃の一部もしくは全額を支援する制度を実施している。例えば、イル・ド・フランス地域圏では、以下のような関連支援を提供している。

- パリ交通公団（RATP）が、1 年間有効な 26 歳未満向け（小学生、中学生、高校生、大学生）学生定期券「Imagine R」を 350 ユーロ（事務手数料 8 ユーロを含む）で販売し

⁵⁰⁰ Île de France mobilités (2020a)。

ている⁵⁰¹。なお、フランスにおける1ヶ月の学生定期券は平均30ユーロである⁵⁰²。

- 各地の職業安定所（Pôle emploi）等が、一定の条件に基づき26歳未満の求職者等に向けRATPやフランス国鉄（SNCF）の交通サービスで利用可能な乗車券（chèques mobilité）を発行している。財源は30%がイル・ド・フランス・モビリティ、70%がその他自治体から供給される⁵⁰³。
- Avenir Jeunes、Programmes Compétences 及び École de la Deuxième Chance といった社会的統合や就職を目指した公的訓練・職業支援スキームに参加している16歳から25歳の若者は、その期間中、パリ全域を無料で移動できる乗車券を入手できる⁵⁰⁴。
- 26歳未満の若者を対象に、土曜、日曜もしくは祝日に特定の地域内で終日無制限で公共交通サービスを利用できる割引乗車券「Navigo Jeunes Week-end」を提供している⁵⁰⁵。

最近では、パリでは、2020学年度に18歳以下の公共交通運賃を無料にした他、フランス東部の最大都市であるストラスブールは、2021年9月に同様の政策を行った。また、フランス南部のオクシタニー州は、若年労働者支援及び二酸化炭素排出量削減目標達成のため、月に30回以上鉄道を利用する18歳から26歳の間の若者による運賃の支払いを免除した⁵⁰⁶。

2) 低所得者

交通法典 L1113-1 条において、AOM の管轄区域及びイル・ド・フランス・モビリティが管轄しているイル・ド・フランス地域圏全域において、社会保障法典（Code de la sécurité sociale）L861-1 条 1 で定めた基準より所得が少ない人々は、公共交通サービスを利用する際、最低50%の運賃割引、もしくは同程度の支援を受けられると規定されている。

例えば、イル・ド・フランス地域圏では、失業者や低所得者の最低所得を補償する福祉政策である積極的連帯所得手当（revenu de solidarité active : RSA）の受給者向けに、同州の公共交通サービス（一部の路線を除く）を3ヶ月間無制限に無料で利用することができる乗車券「Navigo Gratuité」を発行している⁵⁰⁷。

3) 高齢者

フランスの地域公共交通事業者は、高齢者に対して運賃割引を提供している。例えば、地

⁵⁰¹ RATP (2021a), “Forfait imagine R”, RATP サイト <https://www.ratp.fr/titres-et-tarifs/forfait-imagine-r> 2022年2月13日閲覧。

⁵⁰² Movido (2021), “Public transportation in France: a guide for foreign students”, Movido サイト <https://blog.movido.com/public-transportation-france-students/> 2022年2月12日閲覧。

⁵⁰³ Île de France mobilités (2021), “Transports et solidarité : connaissez-vous le Chèque Mobilité ?”, Île de France mobilités サイト <https://www.iledefrance-mobilites.fr/actualites/cheque-mobilite-solidarite-jeunes-insertion-aides-sociales> 2022年2月22日閲覧。

⁵⁰⁴ Île de France mobilité (2021a), “Forfait Gratuité jeunes en insertion”, Île de France mobilité サイト <https://www.iledefrance-mobilites.fr/titres-et-tarifs/detail/le-forfait-gratuite-jeunes-en-insertion> 2022年2月10日閲覧。

⁵⁰⁵ Île de France mobilités (2021b), “Forfait Navigo Jeunes Week-end”, Île de France mobilités サイト <https://www.iledefrance-mobilites.fr/titres-et-tarifs/detail/navigo-jeunes-week-end> 2022年2月18日閲覧。

⁵⁰⁶ BBC (2021)。

⁵⁰⁷ RATP (2017), “Navigo Gratuité free travel pass”, RATP サイト <https://www.ratp.fr/en/titres-et-tarifs/navigo-gratuite-free-travel-pass> 2022年2月12日閲覧。

中海岸地域であるリヴィエラにおけるバス及びトラム事業者である Lignes d'Azur は、身分証の確認をしたうえで、65 歳以上の利用者に運賃割引を提供している他、同地域内に居住し、かつ収入が基準値以下の高齢者に対しては運賃の支払いを免除している⁵⁰⁸。

イル・ド・フランス地域圏では、一定の条件を満たす 62 歳以上向けに、交通 IC カード「Navigo」の年間利用料に対して 50%の割引が整備されている⁵⁰⁹。また、収入条件や退役軍人といった条件を満たす退職者及び障害者向けに、特定のゾーンで全ての交通機関が利用できる Navigo の特別パッケージプラン「Navigo Améthyste」も提供されている⁵¹⁰。

4) 障害者

フランス交通法典 L1111-5 条において、障害者及び移動制約者、並びにその同伴者に対して特別措置が実施されなければならないと規定されている。さらに、そのような措置は、主にコミュニケーション手段や交通インフラの整備、並びに従業員教育を通して、社会福祉・家族法典 (Code de l'action sociale et des familles) の L114 条に規定された障害者のためのアクセシビリティの向上を促進しなければならないとされている⁵¹¹。

同条文では、障害者及び移動制約者は、障害者カードもしくは社会福祉・家族法典の L241-3 条で規定された「“モビリティ包括”カード (carte “mobilité inclusion”)」の所持者には、本人及び同伴者に特別運賃（最大無料）が適用されることが規定されている⁵¹²。例えば、イル・ド・フランス地域圏に住む障害者は、上述した「Navigo Améthyste」を入手し、割引運賃で公共交通サービスを利用することができる⁵¹³。

第3節 英国

第1項 公共交通の費用負担原則の定義

イングランドで 1985 年に制定された交通法では、公開入札が行われる場合を除き、地方自治体による公共バスサービスへの補助金の提供が制限され、また自治体が管轄地域のバスサービスの品質等を管理する必要もなくなった。一方で、社会的に必要とされる公共バスサービスについては、LTA が補助金を確保する役割を担うこととなり、運賃設定やサービス管理等が任された。バス事業者には割引運賃制度に参加する権利が与えられ、また LTA には事業者に参加を強制する権限が与えられた。割引運賃を運用することによって発生した損失は、事業者に払い戻されることとなった⁵¹⁴。

⁵⁰⁸ The Connexion (2018), “Are there reductions for senior citizens in France?”, The Connexion サイト <https://www.connexionfrance.com/Practical/Your-Questions/Are-there-reductions-for-senior-citizens-in-France> 2022 年 2 月 10 日閲覧。

⁵⁰⁹ Île de France mobilités (2021c), “Forfait Navigo Annuel Tarification Senior”, Île de France mobilités サイト <https://www.iledefrance-mobilites.fr/titres-et-tarifs/detail/forfait-navigo-annuel-tarification-senior> 2022 年 2 月 10 日閲覧。

⁵¹⁰ Île de France mobilités (2021d), “Forfait Améthyste”, Ile de France Mobilites サイト <https://www.iledefrance-mobilites.fr/titres-et-tarifs/detail/forfait-amethyste> 2022 年 2 月 14 日閲覧。

⁵¹¹ Légifrance (2021)。

⁵¹² Légifrance (2021)。

⁵¹³ The Local (2018), “Paris announces free monthly transport pass for over-65s”, The Local サイト <https://www.thelocal.fr/20180110/paris-announces-free-monthly-transport-pass-for-retirees/> 2022 年 2 月 21 日閲覧。

⁵¹⁴ Fiona Poole (1999), “Buses”, House of Commons Library サイト <https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/RP99-59/RP99-59.pdf> 2022 年 2 月 24 日閲覧。

第2項 地域公共交通の権限に関する分権の現状

前述のとおりイングランドでは、国レベルで交通・運輸を主管する英国交通省の他、自治体への補助金（非交通用途のもの含む）の提供を管轄する住宅・コミュニティ・地方自治省（Ministry of Housing, Communities & Local Government : MHCLG）⁵¹⁵、自治体レベルで交通・運輸を主管するカウンティ・カウンスル、単一自治体、メトロポリタン・ディストリクト、ロンドン特別区などが存在している。都市交通は通常、LTA によって管理されており、国内のほとんどの地域ではカウンティ・カウンスルと単一自治体が LTA を務めている⁵¹⁶。6 つの大都市圏では、合同強制機構（CA）が LTA として機能しており、一部の都市圏では CA に従属する旅客交通実行委員会（Passanger Transport Executive : PTE）が設置されている。ロンドンの交通は、ロンドン交通局が管理している。

第3項 費用負担の内訳（運賃カバー率（利用者負担が占める割合）を含む）

イングランドの公共交通サービス予算に占める公的資金と運賃収入の割合（具体的な数値）は、データによって異なるものの、概ね運賃収入の割合が多い傾向にある。英国交通省の資料によれば、2020 年の新型コロナウイルス流行前の鉄道サービス予算は、公的資金（32.2%）、運賃収入（51.8%）、貨物やその他の収入（16%）によって賄われていた⁵¹⁷。同時期のバスサービス（イングランドのみ）の予算に占める割合は、公的資金 43%、運賃収入 57%であった⁵¹⁸。

同様に、英国会計検査院（National Audit Office）によると、イングランド（ロンドンを含む）のバス事業者の 2018/19 年の総営業収入は 54.6 億ポンドで、そのうち 20.7 億ポンド（38%）が公的機関からの補助金であった⁵¹⁹。英国交通省によれば、2017～18 年にイングランドで運営されていたバスサービスの収益割合の中央値は、投資コストを差し引く前の水準で約 8.5%である。英国政府は 2011 年、収益割合は 8.5%～11%であるべきと発表しており、8.5%は政府の想定内であることを意味する⁵²⁰。

第4項 国家及び上位の地方公共団体による補助プログラムの実態

以下の図は、イングランドの公共バスサービスの運営に活用されている予算の流れを示したものである。図内上部の大蔵省（HM Treasury: Her Majesty's Treasury、英国国の財政政策および経済政策の策定・実行を担当）より、英国交通省及び住宅・コミュニティ・地方自治省に予算が分配され、その後、英国交通省から BSOG 予算が、住宅・コミュニティ・地方自治省からはその他の補助金（非交通用途含む）がそれぞれの自治体に提供される。各自治体からの補助金は、バス事業者に BSOG 補助金や一般的なバスサービス維持向けの補助金として直接支払われるほか、高齢者や障害者のための割引運賃制度等を管理しているトラベルコンセッションオーソリティー（TCA: Travel Concession Authorities）経

⁵¹⁵ National Audit Office (2020), “Improving local bus services in England outside London”, National Audit Office サイト <https://www.nao.org.uk/wp-content/uploads/2020/10/Improving-local-bus-services-in-England-outside-London.pdf> 2022 年 2 月 10 日閲覧 7 ページ。

⁵¹⁶ Urban Transport Group (2020d), “UK Transport Governance - an introduction”, Urban Transport Group サイト <https://www.urbantransportgroup.org/about-us/who-does-what-transport> 2022 年 2 月 20 日閲覧

⁵¹⁷ 英国交通省(2020)。

⁵¹⁸ 英国交通省(2020a)。

⁵¹⁹ National Audit Office (2020)。

⁵²⁰ National Audit Office (2020)。

由でも事業者を支払われる（割引制度で発生した損失の補填という位置づけ）。TCA は、ロンドン以外では LTA がその役割を担い、ロンドン内では各区がその役割を担っている。

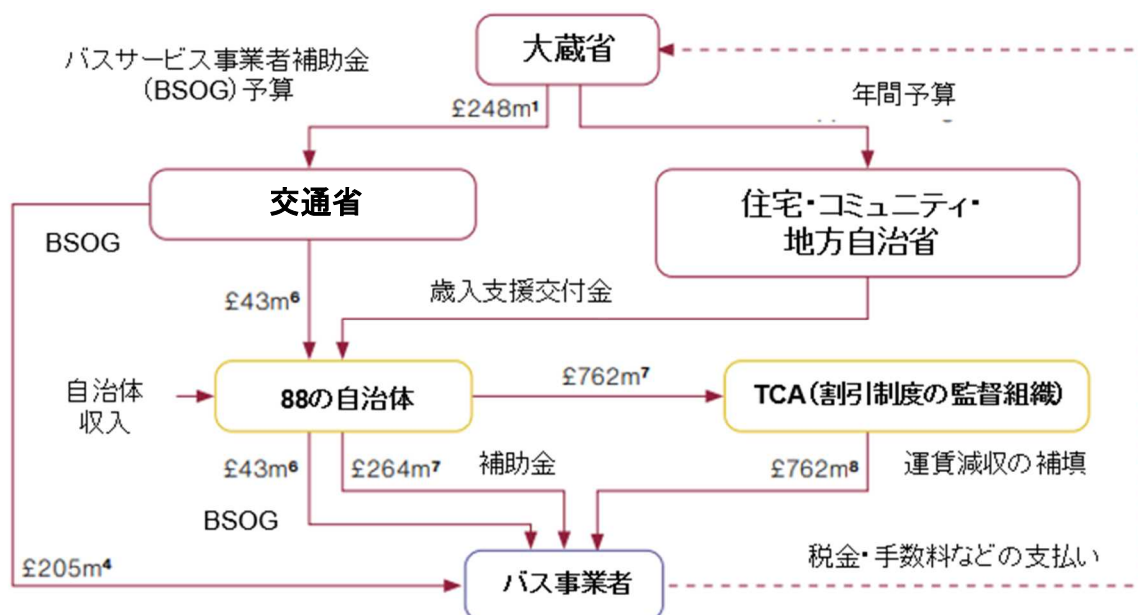


図 2-7 イングランドの公共バスサービス・キャッシュフロー

出典 英国会計検査院（2020 年）の資料を基に作成⁵²¹

1) 国からの補助金

BSOGは、バスサービス事業者が負担する燃料費の一部を補填するため、英国交通省が自治体や事業者に事前に支払う補助金である（独自の資金スキームを持つロンドンとグレーターマンチェスターを除く）。この補助金の目的は、事業者単独では採算の取れないサービスを継続し、また運賃の値上げを抑えることである⁵²²。各事業者が受け取る金額は、年間の燃料消費量に応じて決定される。英国交通省は2018-19年に2億4,800万ポンドをBSOG向けに拠出した⁵²³。

2) 地方自治体の補助金

地方自治体は、国からの補助金（非交通用途のもの含む）の多くを住宅・コミュニティ・地方自治省が管理する歳入支援交付金（Revenue Support Grant）から受け取っている。これは、地方自治体が提供する、あらゆる公的サービス向けの支出を賄うための交付金であり、その額は毎年英国の国会で決定される⁵²⁴⁵²⁵。また地方自治体は公共バスサービス向けの資

⁵²¹ National Audit Office (2020)。

⁵²² 英国交通省(2021c), “Apply for the COVID-19 bus service support grant”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/guidance/apply-for-the-covid-19-bus-service-support-grant> 2022年2月1日閲覧。

⁵²³ National Audit Office (2020)。

⁵²⁴ LG Inform (2022), “Revenue Support Grant (RS) in England”, LG Inform サイト https://lginform.local.gov.uk/reports/lgastandard?mod-metric=4109&mod-area=E920000001&mod-group=AllRegions_England&mod-type=namedComparisonGroup 2022年2月3日閲覧。

⁵²⁵ Department for Levelling Up, Housing and Communities and Ministry of Housing, Communities & Local Government (2021), “Final local government finance settlement: England, 2021 to 2022”, GOV.UK サイト

金調達のために、各管轄区域において税金や手数料等を設定することができる。例えばノッティンガム市では、バスやトラム等の公共交通サービスの運用を支えるために、各職場の駐車場（10 台以上の駐車が可能なもの）の駐車スペースが被雇用者に割り当てられた場合、その雇用主から駐車場利用料を徴収している。この利用料は、被雇用者が公共交通を1年間利用した分とほぼ同等の金額であり、自家用車を利用したことに対するペナルティの様な位置づけとなっている。この制度はイングランド内でもユニークなもの知られている⁵²⁶。

以下の図は、ロンドン以外のイングランド地域における地域バスサービスの収入の内訳を、運賃収入（オレンジ色）、その他の公共交通補助金（gross public transport、黄色）、高齢者向け割引制度等に対する公的補助（緑色）、BSOG補助金（茶色）に分けて示したものである。英国交通省によれば、地方自治体は2018-19年、バスサービスの運営のために約2億6,400万ポンドを拠出したが、これは2010-11年の4億2,500万ポンドから38%削減された額である。2010-11年にバスサービスを運営していた85の地方自治体のうち、72の自治体が2018-19年にはバスサービスへの支出を実質的に減らしており、多くの場合、郊外のカウンティでその傾向が強く見られた。以下の図でも2010年以降、BSOG補助金やその他の公共交通補助金が減額されたことが示されており、一方で運賃収入の割合が53%から59%に増えたことがわかる。これらのデータは、イングランドの公共バスサービスが厳しい財政状況に置かれてきたことを示している⁵²⁷。

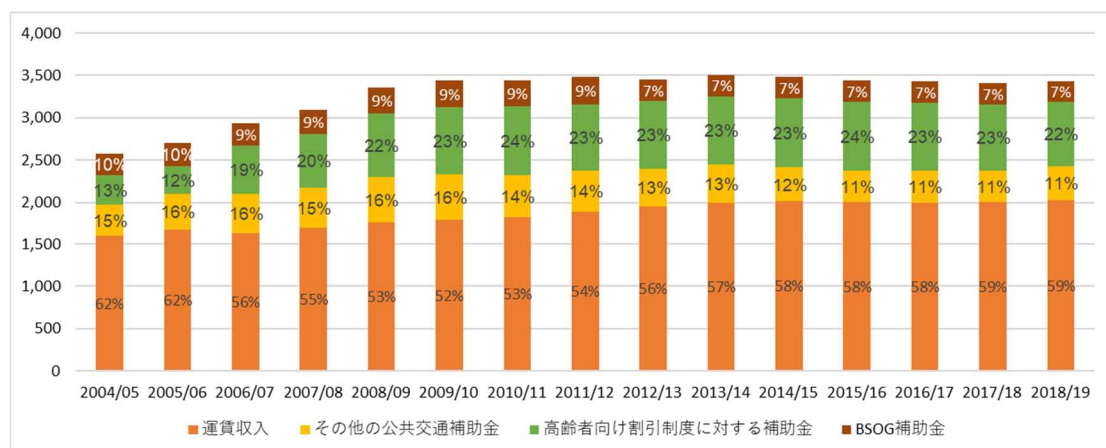


図 2-8 ロンドン以外のイングランド地域における地域公共バスサービスの収入動向（推定、単位 100 万ユーロ）

出典 英国交通省の資料を基に作成⁵²⁸

ロンドンにおける公共バスサービスの財政状況は、イングランドの他地域の状況とは少し異なる。英国政府は2014年以降、ロンドン交通局とのフランチャイズ契約の下で運営されているバスサービスにBSOG補助金（以下の図茶色）を支払わなくなったが、他方でその他の公共交通補助金が収入全体に占める割合（黄色）は、2018/2019年時点で他の地域の割

<https://www.gov.uk/government/collections/final-local-government-finance-settlement-england-2021-to-2022>

2022年2月4日閲覧。

⁵²⁶ National Audit Office (2020)。

⁵²⁷ National Audit Office (2020)。

⁵²⁸ 英国交通省 (2020a), “Annual bus statistics: England 2019/20”, GOV.UK サイト

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/852652/annual-bus-statistics-2019.pdf 2022年2月14日閲覧。

合（11%）のおよそ 3 倍（29%）となっている。ロンドン交通局は、渋滞税（Congestion Charge）、超低排出ゾーン（Ultra Low Emission Zone）、道路ネットワーク遵守料（road network compliance charge）などの税収・手数料のほか、広告、不動産賃貸、不動産販売などの商業活動、その他スポンサー（Cycle Hire、エミレーツ航空）から収入を得て、バスなどの公共交通サービスの運営に充てている⁵²⁹。

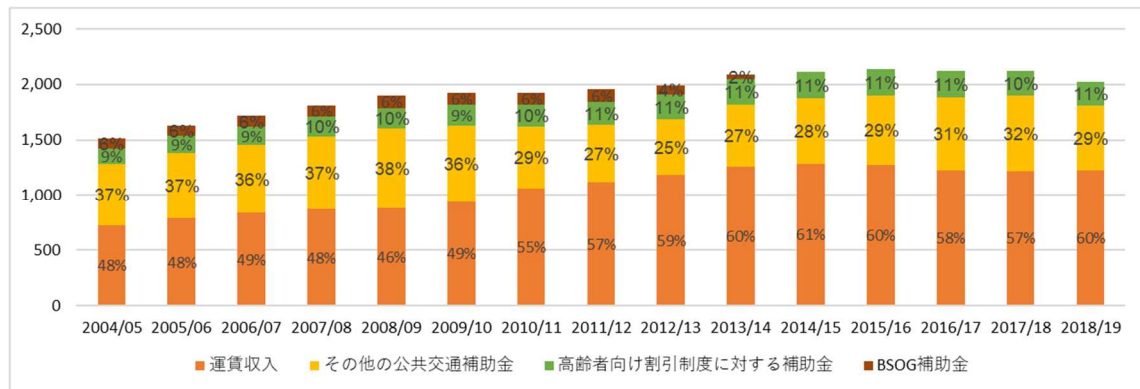


図 2-9 ロンドン地域の地域公共バスサービスの収入動向（推定、単位 100 万ユーロ）

出典 英国交通省の資料を基に作成⁵³⁰

3) 公共交通機関の財政上の課題と政府の対応

2010 年以降、イングランドの LTA は、社会的に必要なバスサービスの提供規模と範囲を縮小してきた⁵³¹。LTA の財政的な支援の対象となっているバスサービスに対する補助は、2010/11 年の 3 億 7,430 万ポンドから 2017/18 年には 2 億 270 万ポンドに 46%減少したと言われている⁵³²。新型コロナウイルスの流行によって地方自治体の予算が逼迫されており、またバス利用者減少に伴って運賃収入も減少しているため、LTA やバスサービス事業者の財政状況は更に悪化している⁵³³。

英国政府は、様々な立法措置を通じて公共バスサービスの財政課題に対応しようとしており、2019 年に発表したガイダンス「A Better Deal for Bus Users」では、2 億 2,000 万ポンドの新たな補助金の構想を発表した。これには、地方自治体の支援の対象となっているバスサービスを改善・復活させるための 3,000 万ポンド規模の補助金や、農村部や郊外でのオン

⁵²⁹ Transport for London (n.d.c)。

⁵³⁰ 英国交通省 (2020a)。

⁵³¹ Urban Transport Group (2019), “THE CROSS-SECTOR BENEFITS OF BACKING THE BUS”, Urban Transport Group サイト <https://www.urbantransportgroup.org/system/files/general-docs/UTG%E2%80%9320Bus%20Sector%20Benefits%20report%20WEB.pdf> 2022 年 2 月 12 日閲覧 109 ページ。

⁵³² Campaign for better transport (2018), “Buses in Crisis A report on bus funding across England and Wales 2010 – 2018”, Campaign for better transport サイト <https://bettertransport.org.uk/sites/default/files/research-files/19.04.12.bic-2018.pdf> 2022 年 2 月 10 日閲覧 3 ページ

⁵³³ Urban Transport Group (2020e), “Funding and delivering bus services during the COVID-19 pandemic and beyond”, Urban Transport Group サイト <https://www.urbantransportgroup.org/system/files/general-docs/Bus%20funding%20reform%20for%20the%20pandemic%20and%20beyond%20November%202020.pdf> 2022 年 2 月 10 日閲覧 4 ページ。

デマンドサービスを支援するための 2,000 万ポンドの補助金等が含まれている⁵³⁴。またコロナ禍に対応するため、英国政府は新たに CBSSG 助成金制度を創設した。この補助金は、商業サービスやコミュニティサービスを提供するバス事業者が、コロナ禍前の水準の最大 100%まで損失なくサービスを提供できるように支援することを目的としている。この補助金は、独自の資金調達スキームを有するロンドンとマンチェスターを除いた、イングランドのすべての地域に提供される⁵³⁵。

また英国政府は、新型コロナウイルス流行前と同様の割合で BSOG 補助金への支出も継続しており、自治体に対してもバス事業者がコロナ禍下で実際にサービスを提供しているかに関わらず、事業者に BSOG 補助金の交付を続けるように指示している⁵³⁶。運賃割引に対する補填についても同様で、英国政府は LTA に対し、実際の割引運賃の利用客数に関わらず、新型コロナウイルス流行前と同様の水準の補填を事業者に対して行うように要請した⁵³⁷。

2021 年 3 月、英国政府は「国家バス戦略 (National Bus Strategy)」を発表し、コロナ禍からの地域バス市場を回復のための優先事項と、同市場に導入すべきより広範な変革についての方向性を示した。この戦略では、LTA とバス事業者の連携を強化するメカニズムの活用 (EP、フランチャイズ等) を推奨している。政府はまた、社会的に必要なバスサービスに関するガイダンスも更新する予定である⁵³⁸。また同戦略では、ロンドン以外の地域のバスサービスに、新たに 30 億ポンドの投資を行う計画が示されているが、この予算の具体的な用途 (新しいプロジェクトの創設、BSOG や CBSSG 等の補助金の増額等) はまだ確定していない⁵³⁹。

第5項 教育・福祉上必要な公共サービスに対する財源手当ての現状

イングランドでは、高齢者、障害者、子ども、学生等向けの運賃割引制度が導入されており、国レベルで運営が主導されているものの他、それぞれの地方自治体が独自の制度を設けている場合もある。こういった運賃割引制度の財源には、英国交通省からの補助金に加え、教育省 (Department for Education) からの予算が充てられることもある。

1) 高齢者・障害者のためのバス運賃割引

イングリッシュ・ナショナル・コンセッショナルリー・トラベル・スキーム (ENCTS)

イングリッシュ・ナショナル・コンセッショナルリー・トラベル・スキーム (English National Concessionary Travel Scheme : ENCTS) は、高齢者や障害者向けにバスの運賃を割引する制度で、国と地方自治体の両方が出資している。この制度は、女性の公的年金の

⁵³⁴英国交通省(2020b), “Funding for Supported Bus Services in 2020-21”, GOV.UK サイト https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/863807/Funding_for_supported_bus_services_2020-2021.pdf 2022 年 2 月 12 日閲覧。

⁵³⁵英国交通省(2021c), “Apply for the COVID-19 bus service support grant”, GOV.UK サイト [https://www.gov.uk/guidance/apply-for-the-covid-19-bus-service-support-grant#:~:text=in%20due%20course-,The%20COVID%2D19%20bus%20service%20support%20grant%20\(%20CBSSG%20Restart\).revenue%20due%20to%20reduced%20patronage](https://www.gov.uk/guidance/apply-for-the-covid-19-bus-service-support-grant#:~:text=in%20due%20course-,The%20COVID%2D19%20bus%20service%20support%20grant%20(%20CBSSG%20Restart).revenue%20due%20to%20reduced%20patronage) 2022 年 2 月 1 日閲覧。

⁵³⁶ Urban Transport Group (2020e)。

⁵³⁷ Urban Transport Group (2020e)。

⁵³⁸ 英国交通省 (2021)。

⁵³⁹ Eamonn Boylan (2021)。

受給開始年齢（66 歳）を基準として、それ以上の年齢の利用者や特定の障害を持つ人々を対象としており、イングランドにおける対象となる時間帯のすべての地域バスサービスの無料乗車を認めている。平日は午前 9 時 30 分から午後 11 時まで（コロナ禍では、午前 9 時半より前の乗車も無料とされている）、週末と銀行休業日は終日無料で利用できる。この制度は、2000 年の交通法と 1999 年の大ロンドン法を根拠としている⁵⁴⁰。

ENCTS の実際の運営は、地域ごとに TCA によって行われている。ロンドンを除くイングランドにおいては、LTA が TCA の役割を担っており、ロンドンでは 32 ある区とロンドン市が TCA となっている⁵⁴¹。TCA は、ENCTS の割引パスを持つバスサービス利用者が TCA の管轄地域に居住しているかどうかにかかわらず、管轄地域内から出発するすべてのバス路線を割引運賃の対象とし、当該路線を運用するバス事業者に補助金を支払わなければならない⁵⁴³。

ENCTS の運営に係る費用の一部は、英国政府から地方自治体に支払われる歳入援助交付金（Revenue Support Grant）によって賄われている⁵⁴⁴。2018～19 年には、国から 8 億 7,900 万ポンドがイングランドの地方自治体に支払われており、そのうち 6 億 6200 万ポンド（75%）はロンドン以外の地域の自治体に支払われた。しかし、国からの資金は ENCTS 制度のコスト上昇に追いついておらず、近年は、国からの資金が総支出に占める割合は半分以下となっている⁵⁴⁵。不足分は地方自治体によって補われる必要があるが、多くの自治体は財政難に苛まれており、他の行政サービスの予算や、後述する裁量的割引向けの予算を削減する等して補わざるを得ない状況となっている⁵⁴⁶。

ENCTS を通じて TCA からバス事業者に補助金を支払う場合には、補助金によって事業者側の利益が発生しないように配慮する必要がある。英国交通省のガイダンスによれば、TCA はバス事業者に対して、割引制度を導入したことで発生した収入の損失分と、制度の結果として発生した純追加コスト分（Net Additional Costs）を支払う必要がある。以下の図は、ENCTS 制度を賄う予算の動きを示したものであり、まず図内左端の納税者（Public）から図内上部の英国政府（Gov）と図内下部の TCA に税金が支払われる。この税金を基に、英国政府は TCA に補助金を払い、また TCA も税金を基に ENCTS の財源を確保する。TCA は、割引制度を導入したことで発生した収入損失分をバス事業者（図内右下、Operator）に支払う。事業者は法人税を英国政府に納める⁵⁴⁷。

⁵⁴⁰ Louise Butcher (2020), “Concessionary bus travel”, 英国議会サイト

<https://commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/sn01499/> 2022 年 2 月 3 日閲覧。

⁵⁴¹ House of Commons (2019), “Review of Reduced and Concessionary Fares in England outside London”, 英国議会サイト <https://www.parliament.uk/globalassets/documents/commons-committees/transport/tas-partnership-review-of-reduced-and-concessionary-fares-in-england-outside-london-021019.pdf> 2022 年 3 月 3 日閲覧。

⁵⁴² London Councils (2013), “FREEDOM PASS – BOROUGH HANDBOOK 2nd EDITION – JANUARY 2013”, London Councils サイト <https://www.londoncouncils.gov.uk/node/4597> 2022 年 2 月 10 日閲覧。

⁵⁴³ 英国交通省 (2021c), “Concessionary travel statistics: quality report 2021”, 英国政府サイト <https://www.gov.uk/government/publications/buses-statistics-guidance/concessionary-travel-statistics-quality-report-2021#introduction> 2022 年 3 月 3 日閲覧。

⁵⁴⁴ Louise Butcher (2020)。

⁵⁴⁵ Urban Transport Group (2020)。

⁵⁴⁶ Louise Butcher (2020)。

⁵⁴⁷ 英国交通省 (2021d), “Concessionary travel for older and disabled people: guidance on reimbursing bus operators (England)”, 英国政府サイト, https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1034455/reimbursing-bus-operators-guidance-2022-to-2023.pdf 2022 年 3 月 3 日閲覧。

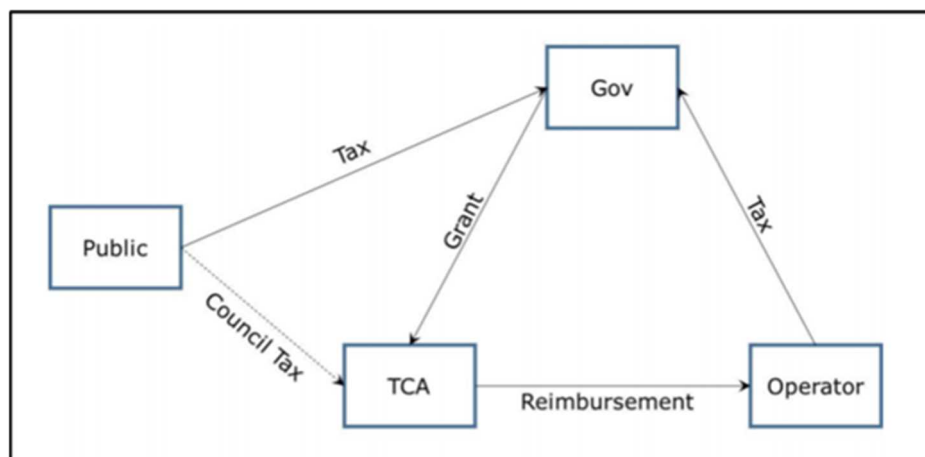


図 2-10 ENCTS 制度の運用にあたっての資金の動き

出典 英国議会⁵⁴⁸

2018/19 年にイングランド内で販売された割引乗車パスは合計 910 万枚（高齢者 820 万枚、障害者 90 万枚）であったが、これは前年比で 3%減の枚数であった。割引運賃を提供するために費やされた公的予算は 11 億 1,000 万ポンドに上ったが、このうち 8 億 7,700 万ポンド（79%）は ENCTS 向け、残りは裁量的制度（詳細後述）の運営に充てられた⁵⁴⁹。

ENCTS 制度を基にロンドンで配布されている高齢者・障害者向けの運賃割引用のパスはフリーダム・パス（Freedom Pass）と呼ばれ、1999 年の大ロンドン法に基づいて提供が始まった（希望者は要申請）。パス運営に係る費用は、各区で発行されたパスの数に応じて、各区とロンドン市がカバーする。フリーダム・パスには、以下の特典がある⁵⁵⁰。

<ロンドンのフリーダム・パスの特典>

- 月曜から金曜の午前 9 時 30 分から午後 11 時まで、および週末と祝日のいつでも、グレーター・ロンドン・エリア内のすべてのロンドン交通局バスを無料で利用できる。
- ロンドンの地下鉄、ロンドン・オーバークラウンド、ドックランズ・ライト・レイルウェイ（DLR : Docklands Light Railway）、ロンドン・トラムの全線を毎日無料で利用できる。
- 月曜から金曜の午前 9 時 30 分から午前 4 時 30 分まで、および週末と祝日のいつでも、ロンドンのほとんどの地域鉄道サービスのスタンダードクラスを無料で利用できる。

地方自治体が主導している裁量的運賃割引制度

英国政府も関与して義務的に運用されている運賃割引制度である ENCTS に加えて、自治体が主導で運営している裁量的な運賃割引制度もある。こういった制度では、利用者の年齢や交通モード等の一つ以上の要件を基に運賃の割引が提供され、隣接する地方自治体間で協定が結ばれている場合等を除いて、各自治体の管轄域内でのみ割引の利用が可能である。1985 年の交通法では、障害者、16 歳までの子供、18 歳までのフルタイムの学生など、個別

⁵⁴⁸ House of Commons (2019)。

⁵⁴⁹ 英国交通省 (2019a), “Concessionary Travel Statistics England 2018/19”, GOV.UK サイト https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/852526/concessionary-travel-statistics-2019.pdf 2022 年 2 月 14 日閲覧 2 ページ。

⁵⁵⁰ Louise Butcher (2020)。

の割引制度の対象となるグループが定められている。また 2009 年の地方民主主義・経済開発・建設法（Economic Development and Construction Act）は、公的年金受給年齢に達していない人にも合同行政機構が割引運賃を適用することを認めている⁵⁵¹。

イングランドでは 2010 年以降、複数の自治体を経費削減のために運賃割引制度の規模を縮小しており、総じて関連支出も減っている⁵⁵²。それでも、ロンドン以外の地域のほとんどの TCA は、2019/20 年に何らかの裁量的な運賃割引制度を提供している⁵⁵³。これらの制度は、割引の要件ごとに以下のカテゴリーに分類される⁵⁵⁴。

表 2-6 ロンドン以外の TCA が導入している裁量的な運賃割引制度

割引要件	説明
年齢	2 つの TCA が 60 歳（年金受給年齢未満）からの運賃無料を認めている
交通モード	トラム、タクシー、鉄道、フェリー、DRT 等を含む
早朝	月～金の午前 9 時半より前の時間帯
夜間	午後 11 時以降の時間帯
介助者	障害者に付き添って乗車する介助者向け

出典 TAS パートナシップ⁵⁵⁵

裁量的な運賃割引制度の枠組みの中で、長距離バスの割引、橋梁通行料の免除、他の交通機関で利用できるクーポン券などの追加的な割引が提供される場合もある。また、ENCTS 制度のパスを有している利用者が、他の裁量的運賃割引制度を利用できる場合もある。例えば、グレーター・マンチェスターの ENCTS パス保持者がメトロリンク・トラムの裁量的な運賃割引制度（グレーター・マンチェスター全域で 12 ヶ月間、オフピークのトラムと鉄道が乗り放題）の利用を希望する場合、グレーター・マンチェスター交通局は利用者に 10 ポンドを追加的に請求している⁵⁵⁶⁵⁵⁷。

2) 子供と学生

地方自治体が主導している裁量的運賃割引制度

イングランドの複数の TCA は、5 歳から 15 歳または 16 歳の子供を対象に、裁量的な運賃割引制度を提供している。大都市圏を管轄する 3 つの PTE とそれ以外の地域の複数の LTA は、子供向けの裁量的割引制度や事業者間の共有乗車券制度（multi-operator ticketing）を運営している⁵⁵⁸。以下の図は、3 つの PTE が提供している子供向けの運賃割引制度を整理したものである。

⁵⁵¹ Louise Butcher (2020)。

⁵⁵² House of Commons (2019)。

⁵⁵³ 英国交通省 (2019a)。

⁵⁵⁴ House of Commons (2019)。

⁵⁵⁵ House of Commons (2019)。

⁵⁵⁶ House of Commons (2019)。

⁵⁵⁷ Transport for Greater Manchester (2020), “Add tram and train to your pension-age pass for £10 per year”, Transport for Greater Manchester サイト <https://news.tfgm.com/news/add-tram-and-train-to-your-pension-age-pass-for-gbp-10-per-year> 2022 年 2 月 21 日閲覧。

⁵⁵⁸ House of Commons (2019)。

表 2-7 イングランドの PTE が運営している子供向け運賃割引制度

LTA	割引・パス名	年齢	割引	対象交通モード	価格
グレーター・マン チェスター	Igo Card	11-15	半額	バス、トラム	10 ポンド
タイン・アンド・ ウィア	U16 Pop	16 歳以下	片道 0.6 ポンド 一日 1.10 ポンド	バス、トラム、 鉄道、フェリー	5 ポンド
サウス・ヨークシ ャー	MegaTravel Pass	16 歳以下	片道 0.8 ポンド	バス、トラム	該当なし

出典 TAS パートナーシップ⁵⁵⁹

また 16 歳以上の若者や学生を対象とした運賃割引制度も存在しており、全ての PTE と 16 の LTA は、若者や学生を対象とした運賃割引制度を提供している。以下の表は、6 つの PTE が提供している若者向けの運賃割引制度を整理したものである。この他、民間の交通事業者が個別に 16～18 歳を対象とした独自の運賃割引制度を提供する場合もあるが、これらの制度に対しては LTA から利益損失分の補填は行われない⁵⁶⁰。

表 2-8 イングランドの PTE が運営している若者（16 歳以上）向け運賃割引制度

LTA	割引・パス名	年齢	バス運賃	トラム運賃	鉄道運賃	価格
グレーター・マン チェスター	OurPass	16-18	無料	半額	該当なし	10 ポンド
マージーサイド	Apprentice Travelcard	19-24	半額	該当なし	該当なし	—
サウス・ヨークシ ャー	16-18 TravelPass	16-18	片道 0.8 ポンド		半額	—
	18-21 Discount Card	18-21	15%割引		15%割引	—
タイン・アンド・ ウィア	Pop Blue	16-18	事業者ご との割引	片道 1 ポンド 一日 2 ポンド	該当なし	—
ウェスト・ミッド ランズ	16-18 Photocard	16-18	子供料金			—
ウェスト・ヨーク シャー	16-18 Photocard	16-18	半額			5 ポンド

出典 TAS パートナーシップ⁵⁶¹

教育省主導の支援

子供や学生向けの移動支援には、英国の教育省傘下で提供されているものもある。1996 年の教育法に基づき、イングランドの地方自治体は 5 歳から 16 歳の子供に自宅から学校までの交通手段を提供する義務がある（16 歳から 25 歳の若者も自宅から学校までの交通手段を無料で利用できる場合があるが、これは地方自治体の裁量に委ねられている）⁵⁶²。こう

⁵⁵⁹ House of Commons (2019)。

⁵⁶⁰ House of Commons (2019)。

⁵⁶¹ House of Commons (2019)。

⁵⁶² BETH SWORD, NATALIE PARISH and KARINA KULAWIK (2019), “Understanding the drivers for rising demand and associated costs for home-to-school transport”, GOV.UK サイト
<https://static1.squarespace.com/static/5ce55a5ad4c5c500016855ee/t/5dbae6870d62bd730f506521/1572529854303/Home+school+transport+report> 2022 年 2 月 12 日閲覧。

いった支援向けには、英国教育省から自治体に対して補助金が提供されている⁵⁶³。無料送迎サービスの対象となる条件には、①最寄りの学校まで距離がある、②利用者の徒歩通学を阻む障害がある、③治安の悪い地域を移動する必要がある、④利用者が低所得世帯出身である等がある⁵⁶⁴。

教育省主導の支援の枠組みで各自治体は、保護者への交通費の払い戻し、交通機関のシーブンチケットの配布、交通手段（スクールバス、タクシー、ミニバス）の提供、徒歩で通学する子供達への付き添いなどのサービスを提供することができる⁵⁶⁵。2019年の英国政府の報告書によると、約55万人の子供と若者が自宅から学校への無料送迎サービスを受けており、この送迎への支出総額は、2014-15年の10億2,000万ポンドから2017-18年には10億8,000万ポンドと6.5%増えている。これは特別な教育が必要な子供や、障害を持つ子供の増加に伴う費用の増大が原因である⁵⁶⁶。

第3章 新しいモビリティに関する施策やそれに連動した道路空間活用

第1節 欧州

第1項 新都市モビリティ・フレームワークの策定

1) 都市モビリティ・パッケージの見直し

EUは2013年、都市におけるモビリティ・システムの近代化に対応する目的で、「都市モビリティ・パッケージ（Urban Mobility Package : UMP）」⁵⁶⁷を採択した。UMPは、EU加盟国のそれぞれの都市が抱える都市交通課題に対処するため、EUが各種施策の実施や予算の提供、関連技術の研究開発、知見共有等の面で都市を支援することを目的とした政策である。都市レベルの交通課題に対応することで、最終的に「競争力があり、リソース効率の良い欧州の交通システムを実現する」というEU全体の交通システム目標を達成する狙いがあった⁵⁶⁸。

UMPの中核を成したのは、SUMP（Sustainable Urban Mobility Plan）の策定であった。SUMPとは、都市内及び近郊における人々のよりよい生活やビジネスの発展を支えるため、周辺のモビリティを充実させることを目的とした都市レベルの戦略的計画のことである。UMP採択以降、各都市レベルでSUMPの策定が始まり、EUからもSUMP策定に関する

⁵⁶³ Department for Levelling Up, Housing and Communities, Department for Education, and Ministry of Housing, Communities & Local Government (2014), “Free school travel: funding allocations”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/government/publications/extended-rights-to-free-school-travel--2> 2022年2月10日閲覧

⁵⁶⁴ Department for Education (2014), “Home to school travel and transport guidance”, GOV.UK サイト https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/575323/Home-to-school-travel-and-transport-guidance.pdf 2022年2月19日閲覧。

⁵⁶⁵ Children Law Advice (n.d.), “Transport”, Children Law Advice サイト <https://childlawadvice.org.uk/information-pages/transport/> 2022年2月18日閲覧。

⁵⁶⁶ BETH SWORD, NATALIE PARISH and KARINA KULAWIK (2019)。

⁵⁶⁷ © European Union, 1995-2021

European Commission (n.d.), “Urban Mobility Package”, European Commission サイト https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility/urban-mobility-package_en 2021年9月20日閲覧。

⁵⁶⁸ © European Union, <https://eur-lex.europa.eu>, 1998-2021

European Union (n.d.a), “COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT EVALUATION of the 2013 Urban Mobility Package SWD/2021/0047 final”, European Union サイト <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021SC0047&from=en> 2021年9月20日閲覧 11ページ。

⁵⁶⁸ European Union (n.d.a)。

ガイドライン⁵⁶⁹やモニタリング・評価マニュアル⁵⁷⁰などが発行された。また UMP には、①都市ロジスティクス、②都市車両アクセス規制（Urban vehicle access regulations : UVAR）、③都市部におけるインテリジェント交通システム（Urban Intelligent Transport Systems : ITS）、④都市の道路安全の 4 つの重点分野における官民セクター間の連携を促す具体的な提言等も盛り込まれていた⁵⁷¹。

一方で 2013 年の UMP 採択以降、欧州の都市モビリティに直接的・間接的に影響を及ぼす以下の様な社会的・政治的・科学的・技術的な変化が発生した。これらの変化を踏まえ、欧州委員会（EC）は 2018 年 11 月、2013～2018 年までの UMP の履行状況を基に UMP の評価・見直しを目指すロードマップを発表した⁵⁷²。

<2013 年以降に欧州で発生したモビリティ関連の主な変化>

- EU や EU 加盟国の各都市への住民の移住の加速、移住に対応する経済・政治施策や、ソーシャルインクルージョン⁵⁷³の重要度の高まり
- 気候変動の加速を示す多数の科学的根拠の登場（都市モビリティ等の交通・運輸も気候変動の悪化に影響）
- モビリティ分野の技術革新（デジタル化、自動化、MaaS 等）
- 利用者の行動の変化（シェアサービスやアクティブモビリティの台頭、生活の質（QOL）に対する関心の高まり、自家用車へのネガティブなイメージの定着、E コマースの普及等）
- 道路空間管理に対する関心の高まり
- モビリティの選択に起因した大気汚染や健康被害に対する意識の高まり
- 都市部における歩行者・自転車を巻き込んだ事故・死傷者の増加を示すデータの登場
- 労働環境の変化（テレワークの普及、国内及び国境を越えた労働者や学生の移動増加）
- 新型コロナウイルス感染症の流行（都市モビリティのレジリエンス、安全等に影響）

これらの変化に加え、UMP の評価には、以下の様な欧州の規制・施策も直接的・間接的な影響を及ぼしている。これらの規制・施策も、お互いに影響を及ぼし合う関係にある⁵⁷⁴。

⁵⁶⁹ Rupprecht Consult (2019), “Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition”, Eltis サイト

https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf

2021 年 9 月 20 日閲覧。

⁵⁷⁰ Astrid Gühnemann (2016), “CH4LLENGE Monitoring and Evaluation Manual: Assessing the impact of measures and evaluating mobility planning processes”, Eltis サイト

https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/manual_monitoring-evaluation_en.pdf 2021 年 9 月 20 日閲覧。

⁵⁷¹ European Union (n.d.a) 13 ページ。

⁵⁷² European Union (n.d.a) 7 ページ。

⁵⁷³ 高齢者や障害者などの弱者を含むあらゆる人々が孤立することなく、健康で文化的な生活を営むことができるように包み支え合う理念。

⁵⁷⁴ European Union (n.d.a) 18-19, 38 ページ。

表 3-1 UMP 評価に影響を及ぼした各種欧州の規制・施策（例）

分野	規制（年）	目標・概要
環境	エネルギー効率指令 (Energy Efficiency Directive、2012)	2020 年を目途に、EU 全体のエネルギー効率を 20%向上させ、その後も効率改善を目指した各種取り組みを続けていく旨を示した指令。
EU 統合	欧州横断輸送ネットワーク (Trans-European Transport Network : TEN-T、2013)	TEN-T は、欧州全域をカバーする鉄道、道路、内陸水路、海上輸送路、港湾、空港、鉄道ターミナル等を整備し、EU の社会的、経済的、領土的な統合の強化を目指すプロジェクトである。各国間の交通ギャップを埋めるため、主要都市に都市ノード (Urban nodes) を整備し、TEN-T と都市モビリティを接続することや、新しい技術・ソリューションを導入することも柱となっている。
環境	代替燃料・インフラ指令 (Alternative Fuels Infrastructure Directive、2014)	加盟国に対し、代替燃料の開発や、それに必要なインフラの整備、充電・燃料補給ステーション向けの技術仕様の整備、消費者への情報提供等を求めている。都市・郊外交通向けにも、電気・水素自動車を利用が推進されている。
交通	活気づく欧州指令 (Europe on the Move、2017)	各種立法措置や戦略ガイダンス等を通じて、クリーンで競争力があり、接続されており、社会的にも公平な交通を 2025 年までに欧州に整備することを目指した指針。
環境	クリーン大気指針 (Clean Air for All、2018)	欧州における大気質の改善を目指し、欧州委員会が 2018 年に採択した指針。交通・運輸分野においては、技術面・行動面の改善に加え、交通需要・モードの管理、インフラ投資（代替燃料への転換、公共交通整備）等を通じた取り組みが求められている。
環境	改訂版クリーン車両指令 (revised Clean Vehicle Directive、2019)	環境に優しい低・ゼロ排出ガス車両の調達を推進する目的で、2019 年に改訂された欧州指針。対象となる車両の定義や各国の目標値などが設定されており、加盟国は 2021 年 8 月までに国内法に適応の必要があった。
環境	欧州グリーンディール (European Green Deal、2019)	気候変動対策や持続可能な経済の達成を目指して EC が発表。都市交通に関連する目標として、2050 年までのネットゼロ達成、都市交通・渋滞等から発せられる汚染物質の大幅削減、安価で利用し易く、健康に良い交通方法の達成等が掲げられている。
環境	持続可能・スマートモビリティ戦略 (Sustainable and Smart Mobility Strategy、2020)	欧州グリーンディールの実現を目指す取り組みの一つとして策定され、コロナ禍対策を含む 10 のアクション分野が示された。都市内及び都市間の交通を健康的で持続的とすることが大きな目標の一つとして掲げられており、2030 年までに少なくとも 100 の欧州都市を気候ニュートラルとするほか、同年までに TEN-T 向けの都市ノードの整備や、自転車の利用を促進するよう各国に求める計画が掲げられている。

出典 EU⁵⁷⁵を基に作成

上記の様な変化や規制・施策の登場を踏まえ、UMP の評価には、国、地域、自治体、民間セクター、その他ステークホルダーが関与し、特に UMP の妥当性、効果、一貫性、効率、付加価値等の面が評価された。評価を基に EC が 2021 年 2 月に発表した「2013 都市モビリティ・パッケージの評価に関する職員作業文書 (Staff Working Document on the Evaluation of the 2013 Urban Mobility Package)」⁵⁷⁶では、以下の様な UMP の仮題が指摘され、現在は 2013 年の時点よりも、EU レベルでの都市モビリティに対する対応が必要

⁵⁷⁵ European Union (n.d.a) 64-65, 124, 134 ページ。

⁵⁷⁶ European Union (n.d.a) 74-78 ページ。

である事が結論付けられた⁵⁷⁷。

＜UMP に対する評価で指摘された UMP の課題＞

- ①. **気候変動・環境問題への対応：** 欧州では気候変動や環境問題への対応に注目が集まっており、都市交通分野でもモーダルシェア、交通量、排出量の改善を通じた対応が求められているものの、いまだ大きな成果が示されていない。国・都市ごとの対応に違いがある事が大きな原因と考えられている。
- ②. **UMP のパフォーマンス評価の難しさと都市モビリティ環境の変化：** UMP に法的拘束力がなく、また他の EU 法・規制と重複するテーマが多いため、UMP 自体が都市モビリティの改善にどれだけ貢献したか評価することが難しい。また前述の様な直近の社会的・政治的・科学的・技術的な変化に応じて、UMP を改訂する必要がある。
- ③. **加盟国間の取組み格差：** EU 加盟国間、あるいは加盟国内でも都市・地域間で UMP 関連措置の実施度合いに大きな差があり、UMP の目標である大きな変革が達成できていない。これは国や都市・地域間で都市モビリティに対するニーズやインセンティブ、課題、組織形態、アプローチ等が異なることが影響していると考えられる。
- ④. **プログラム間の連携の必要性：** UMP の下で進められている SUMP や CIVITAS 等のプログラムや関連会議を通じて、更にキャパシティビルディングや情報・知見の共有を行う必要がある。SUMP ガイドラインや関連文書は、自治体やステークホルダーから好評を得ており、特に SUMP 策定が遅れている加盟国で役立っている。
- ⑤. **加盟国の協力不足：** UMP 履行に際しては、国が EU と都市との間の仲介役となることが求められるが、国によって SUMP の枠組みの整備や都市に対する支援（モビリティ計画や施策の設計、資金調達、実施支援等）の面で違いがある。また UMP の周知の面でも各国間の取り組みに温度差があり、国が UMP 履行を促進しているという明確な証拠が示せないことも多い。
- ⑥. **官民セクターの連携課題：** UMP の下、各国で官民セクターの連携が促される際、現状では EU のガイダンス文書などが適切に考慮されておらず、加盟国が様々な異なるスキーム・施策を実施している。これにより、単一市場の整備を目指す EU の方針に悪影響が出ている。UMP が定める 4 つの重点分野に加え、公共交通やアクティブモビリティ、弱者や様々なグループのニーズへの配慮などにおける連携も求められる。
- ⑦. **EU 補助金と SUMP の連動不足：** 持続可能な都市モビリティへの投資を検討している自治体に対し、EU が補助金を交付しており、それは大きな役割を担っている。しかし、補助金と SUMP の方向性が連動していないため、効果が最大化されていない可能性がある。
- ⑧. **SUMP の実施・効果の課題：** UMP 始動以来、SUMP の認知度と策定数は増加傾向にあるが、まだ SUMP を策定していない都市も多い。また、たとえ SUMP が策

⁵⁷⁷ Eltis (2021), “Urban Mobility Package: Evaluation confirms the need to adapt EU urban mobility policy in order to contribute to the increasingly ambitious climate, digital and societal objectives of the EU”, Eltis サイト <https://www.eltis.org/in-brief/news/urban-mobility-package-evaluation-confirms-need-adapt-eu-urban-mobility-policy-order> 2021 年 10 月 26 日閲覧。

定されたとしても、実施される保証はなく、効果的な戦略となる保証もない。SUMP の実施や効果の保証に際しては、特に国からの配慮が必要である。また人口密度の低い小規模な都市における SUMP の実施も課題として指摘されている。

- ⑨. **都市モビリティデータの収集と活用が不十分：** 都市レベルのモビリティ関連の取り組みを比較・追跡評価するのに必要な体系的に収集されたデータが不足している。データの不足は、欧州、国、地方自治体レベルでの政策決定に支障をきたす恐れがある。現在、加盟国がモビリティに関するデータを EC に報告する法的義務はなく、欧州会計監査院が EC に対策を要請している。

2) 新 EU 都市モビリティ・フレームワークの策定目標

上記の様な UMP に対する評価や特定された課題を踏まえ、2021 年第 3 四半期の発表を目指し、現在「新 EU 都市モビリティ・フレームワーク（New EU Urban Mobility Framework）」⁵⁷⁸の策定が進められている。同枠組みの策定に際し、以下の様な具体的な目標が掲げられており、環境への配慮や気候変動対策、TEN-T ネットワーク構築、マルチモーダルの統合、インクルーシブな社会の実現、デジタル化による欧州市場強化等が主な目標となっている。これらの目標を達成するために、EU 指令の改定などを含む各種取り組みが 2021 年から 2023 年にかけて計画されている。

表 3-2 新 EU 都市モビリティ・フレームワーク（2021 年発表予定）策定の目標

環境	交通セクターにおける EU の排出削減公約と EU の省エネルギー目標、化石燃料への依存度の低減に貢献する
	持続可能な交通手段（特に公共交通やアクティブモビリティ）、ゼロ排出型都市ロジスティクスに対する社会的認識、支援、シェアを高める
	2030 年までに欧州の 100 都市を気候ニュートラルとするという持続可能・スマートモビリティ戦略の目標に貢献する
交通の質改善	マルチモーダル都市交通システムへの革新的、スマート・持続可能なモビリティサービス（デマンド旅客輸送ソリューションを含む）の統合を支援する
	貨物輸送、旅客輸送の都市部、ファーストマイル、ラストマイル分野の機能を改善する（都市車両アクセス規制の明確な伝達による非居住者のアクセス、コンプライアンスの支援を含む）
利用者配慮	以下により EU の都市部および都市周辺部の人々の生活の質を向上させ、都市部の魅力を高める ○ 渋滞を緩和し、TEN-T ネットワークや、障害者、移動制約者を含む人々のアクセシビリティを改善する ○ 都市の交通安全、特に移動制約者の安全を改善し、都市の道路での死亡事故撲滅を目指す ○ 交通関連の有害な排出物を削減することにより、大気質の改善に貢献する ○ 公衆衛生の改善（例：がん予防、メンタルヘルスの改善、肥満の解消など）に貢献する
公平性	都市部、都市周辺部を含む公平、インクルーシブ、魅力的、アクセシブルな都市モビリティにより、目標達成に向けた公正な移行に貢献する
デジタル化	持続可能な都市モビリティのためにデジタル化の利点を活用し、雇用や労働条件への影響を勘案しつつ欧州のデジタルモビリティサービスの競争力と技術的リーダーシップを

⁵⁷⁸ © European Union, 1995-2020

European Commission (n.d.a), “Sustainable transport – new urban mobility framework”, European Commission サイト https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-Sustainable-transport-new-urban-mobility-framework_en 2021 年 9 月 20 日閲覧

	確保する
	交通インフラと車両の効率的な利用を支援する
	都市モビリティデータ収集に一貫的アプローチを導入し、特に都市モビリティ政策・施策のトラッキングやモニタリングの進展を支援する
	都市モビリティ計画に関し、その質の確保や EU 資金提供元との連携、関連プロセス（都市開発、エネルギー・気候計画など）との連携を支援しつつ統合的アプローチを促進する
連携	加盟国の関与を強化し、都市モビリティに関するあらゆる問題について都市・地域やステークホルダーとのより継続的な対話を構築する

出典 EC⁵⁷⁹を基に作成

第2項 道路空間活用の動向

1) MORE プロジェクト (Horizon 2020)

欧州で実施されている道路空間活用に関する主要なプロジェクトの一つに、「欧州における道路空間のためのマルチモーダル最適化（Multi-modal Optimisation for Road-space in Europe : MORE）」⁵⁸⁰がある。MORE プロジェクトは、EU の研究・イノベーション助成プログラムである「Horizon 2020」の枠組みで 2018 年 9 月～2022 年 2 月に実施されているプロジェクトである。MORE プロジェクトには、EU から 550 万ユーロ（約 7 億円）が投じられており、プロジェクトの中心を担う英ユニバーシティ・カレッジ・ロンドンの他、フランス、ドイツ、スウェーデン、英国、オランダ、ベルギー、ポルトガルなどの各国の計 18 組織が参加している⁵⁸¹。

近年、新しい交通モード（電動キックボードなど）の登場、モビリティに関与するセクターの台頭（デリバリー・サービスなど）、都市アクティビティの多様化、人口及び就労人口の密集化等により、都市部の街路（streets）⁵⁸²に対する需要が高まっている。一方で、車道及び路肩空間は概してスペースが固定されており、用途も限定される傾向にある。MORE プロジェクトの目的は、渋滞、持続可能性、騒音、大気汚染、安全性等の既存のモビリティに関する問題や、将来さらに考えられる問題を特定し、それらに対処しながら柔軟かつ動的に交通経路の設計、管理及び運営を行うことを可能とするデジタル・ツール等を開発することである。特に、（新しい道路を増設することなく、）既存の飽和状態にある道路空間の活用方法や空間容量を最適化することに注目が集まっており、自動車から公共交通、歩行や自転車などのモードへの切り替えを促すための主要道路の再設計や、時間帯及び曜日によって、さらには状況に応じて道路空間の割当てを変える動的な管理などが検討されている⁵⁸³。

⁵⁷⁹ European Commission (n.d.a) Roadmap 3-4 ページ。

⁵⁸⁰ MORE (n.d.), “Streets as ecosystems”, MORE サイト <https://www.roadspace.eu/> 2020 年 9 月 23 日閲覧

⁵⁸¹ © European Union, 1994-2021

European Commission (n.d.b), “Multi-modal Optimisation for Road-space in Europe”, European Commission サイト <https://cordis.europa.eu/project/id/769276> 2021 年 9 月 27 日閲覧。

⁵⁸² Halpern & McArthur (2018), “Road space re-allocation. Organizational, institutional and political dimensions (Deliverable 2.1)”, MORE サイト <https://4dm5g045gsvjsk8fhjih4k14-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2019/12/MORE-WP2-D2.1-report-FINAL-with-annexes.pdf> 2021 年 9 月 27 日閲覧 2 ページ。

⁵⁸³ European Commission (n.d.b)。

Peter Jones (2019), “Optimising and future-proofing the design of major urban routes for all street users”, UCL Discovery サイト <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/10079808/3/Jones%20TPM%20MORE.pdf> 2021 年 9 月 27 日閲覧。

MORE プロジェクトの対象は、TEN-T 上の結節点である主要都市やその中心市街地、港などの要衝、国内道路網と TEN-T ネットワークとを結ぶ主要道路である。以下の図は、同プロジェクトの資料で取り上げられているストリート・エコシステムを図解したものであり、プロジェクトでは地下鉄等の地下リソース（1 Sub-surface）、車道・歩道等の地上リソース（2 Carriageway and Footway）、道路上での利用者の諸活動（3 Movement and Street Activity）、周辺の建物やその用途（4 Buildings）、上空の空域（5 Air Space）等を包括的に検討材料とすることが示されている⁵⁸⁴。

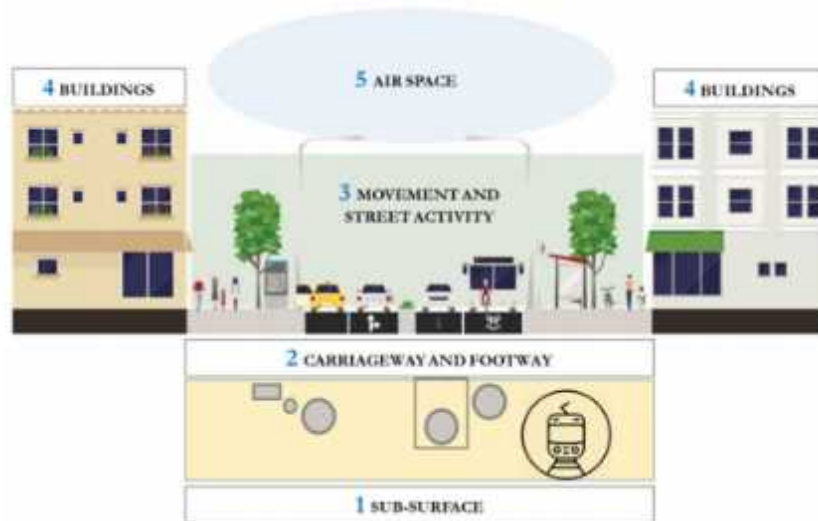


図 3-1 MORE プロジェクトで提示されているストリート・エコシステム

出典 ユニバーシティ・カレッジ・ロンドン⁵⁸⁵

MORE プロジェクトは、多くの関連ステークホルダーのニーズや行動原理を包括的に評価することを目指しており、これには道路整備・運用を主導する都市や自治体の他、交通手段の提供を主導する PTA、PTO、歩行者やその他交通モードを利用する道路利用者のほか、業界団体や NGO、道路の周辺に居住する住民、近隣オフィスで働く労働者、観光客、買物客、地元のビジネスオーナー等が含まれる。多数のステークホルダーの意見を基に、空間デザインに必要な要件の洗い出し、統一要件の整備、デザインの評価制度（KPI（重要業績評価指標））等を整備する予定である⁵⁸⁶。

MORE プロジェクト実施方法としては、A) 文献やアンケート、ディスカッションによる現状の調査、評価と将来のニーズ、シナリオの考察、B) 設計関連ツールの開発、C) ケーススタディ（英国ロンドン、スウェーデン・マルメ、ハンガリー・ブタペスト、ポルトガル・リスボン、ルーマニア・コンスタンツァの 5 都市において開発したツールの実証実験を実施）、D) 調整と実装が計画されている⁵⁸⁷。

都市空間の最適化を目指した MORE プロジェクトでは、今後の道路の再設計において都

⁵⁸⁴ Peter Jones (2019) 4-5 ページ。

⁵⁸⁵ Peter Jones (2019) 5 ページ。

⁵⁸⁶ European Commission (n.d.b)。

⁵⁸⁷ Peter Jones (2021), “Introduction to MORE (Road space reallocation. Governance challenges, practical issues & visions for future streets. Online event 24 March 2021)”, MORE サイト <https://4dm5g045gsvisk8fhjh4k14-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2021/03/1.1-MORE-Roadspace-reallocation-Introduction.pdf> 2021 年 9 月 27 日閲覧 29 ページ。

市が考慮すべき条件や要因を理解するため、欧州における将来の道路ユーザーのニーズと、将来の道路エコシステムに求められる条件について研究を行った。文献調査、専門家とのインタビュー、主要ステークホルダーとのグループディスカッション、国際道路輸送連盟

(International Road Transport Union : IRU) と共催のワークショップにおける道路に関わるステークホルダーとの議論・検証の結果を基に、都市が考慮すべき条件として以下の12項目を挙げている。

表 3-3 MORE プロジェクトで将来の道路エコシステムに求められる条件

1	より魅力的な公共空間	よりアクティブ、社交的、安全な生活を促進する公共空間の設計が必要 公共空間の改善は、周辺地域の住宅価格・家賃の上昇という形で経済に貢献している
2	シームレスなモビリティ統合	無駄のない効率的なモビリティ利用を人々が求めるようになる 商業施設、社会施設も備えるモビリティ統合ハブの提供が検討に値する
3	新しい交通モードに対する規制	将来多くのモビリティ事業者やアイデアの台頭が予想されるが、空間は限られているため当局による規制や、ユーザーのニーズの整理、ニーズ実現に向けた支援が重要になる
4	すべての人に安全な街を	電気自動車や自動運転車、新しい移動手段の開発に伴い公共空間における安全性が優先されるべき 低速ゾーンや共有スペースは歩行や自転車利用の促進、衝突事故の減少に効果がある
5	モビリティのためのサイバーセキュリティ	情報通信 (ICT) 技術により様々な物理インフラが接続され交通輸送サービスの最適化が可能となる一方、歴史的に存在しなかったサイバーセキュリティ上のリスクを交通ネットワークに持ち込むことになる 意思決定者が総合的なサイバーセキュリティ基準を策定する必要がある
6	個人に合わせたモビリティソリューション	人々は移動モードを自身で選択しコントロールできることを求めている 現時点で MaaS アプリケーションが公共交通やアクティブな交通手段の利用を促進するというエビデンスはほとんどない 将来のモビリティ製品、サービスに重要なのはユーザーのニーズに適応し、道路利用者が交通モードを自身で選択・コントロールするという要求を考慮する必要がある
7	将来のモビリティに適応した駐車場政策	駐車のある方や場所を再考により、住みやすさにつながる空間（低価格住宅、公共空間、レクリエーションのための空間）を増やすことができる シェアパーキングの推進による空間の効果的な配分が考えられる 電気自動車の充電もどこでも可能なように提供する必要がある
8	代替燃料の提供	交通手段の電化により騒音が抑えられ、人々の心理の観点からも街が変わる可能性がある 電化推進のためにはインフラやエネルギー供給のための適切な規制が必要である ・水素など代替燃料の使用促進も政策により明確な目標や期限を設定する必要がある
9	公的機関の能力強化	経済危機や人口動態の変化、公共サービス・機関への期待の高まりといった課題に対応するため、公共部門内において改革、制度や人的資本の強化を通じた近代化、イノベーションを実現することが不可欠である
10	新しい運営／ビジネスモデルと新しい統治形態の導入	シェアリングエコノミーの成長をうけ、モビリティ分野の新興企業は、欧州経済において過去 10 年間で最も活気のある分野の一つである 2030 年以降、セクターを超えて統合し、官民連携を最大限に活用するような形態のビジネスモデルが予想される

		運営／ビジネスモデルの変化にともない、よりステークホルダー横断的な統治構造が必要になると考えられる
11	環境の質	人々の環境意識が高まり低カーボンフットプリントを支持する行動をとると考えられる 人々は掲げるべき強力な理念を必要としており、既に享受している自由を利用してその理念に対しより大きな支配力を持つというのが社会の未来図である
12	新たな計画手法としてのビジョンと検証	将来の需要や問題を予想し解決策を提供していく「フォーキャスティング（予想）」の手法ではなく、都市の公共空間の開発とライフスタイル、モビリティを組み合わせたより広い都市のビジョンをまず描き、次にどのような施策がそのビジョンの実現に対し妥当かを検証する「バックキャスティング」計画手法 ⁵⁸⁸

出典 MORE D3.2「将来の道路ユーザーのニーズ」⁵⁸⁹

MORE プロジェクトは、道路や路肩の空間が限られているなか、前述のような条件が求められる将来の道路エコシステムにおいて、柔軟かつ動的に交通経路の設計、管理・運営を行うことを可能とすべく、以下のツールを含む包括的な道路空間設計プロセスの提案を目指している⁵⁹⁰。

表 3-4 MORE プロジェクトで開発が進められている各種ツール

種類	目的・概要
道路設計オプション生成ツール	道路の必須要素を特定し、これらの要素の様々な組み合わせにより設計オプションを生成するウェブベースツール ○ 施策方針ツール： 優先する道路ユーザー（歩行者、移動制約のある歩行者、マイクロモビリティユーザー、各種自動車ユーザー、路肩利用者など）、介入の目的（渋滞の解消、より持続可能なモーダルスプリットの促進、建物へのアクセス解消、社会交流の促進など）といったパラメーターを入力すると、歩行者専用化、時間帯による歩行者専用化など施策方針の選択肢を出力 ○ 道路レイアウトデザインツール： 歩行スペース、緑地、バス車線、駐車スペースなどの幅や優先度を入力すると、道路設計の選択肢を出力⁵⁹¹
道路設計ステークホルダー関与ツール	○ 英国ロンドンを拠点とする交通ソフトウェア企業 Buchanan Computing の交通データポータル製品 TraffWeb を基盤とし、ステークホルダーが設計案に対してコメントできるウェブ・ポータルを提供。 ○ 設計関係者だけでなくより多くの市民の関心を集め、プロジェクト案を説明し意見を募ることのできるシンプルなツールの作成を目指している。
道路設計ダイナミックシミュレ	英国ロンドンを拠点とする交通ソフトウェア企業 PTV Group の製品「Vissim」をベースとし、特定の設計オプションの下で道路を利用するあらゆる活動の機

⁵⁸⁸ Peter Jones (2016), “Transport planning: turning the process on its head. From ‘predict and provide’ to ‘vision and validate’ (Presented at: Radical Transport Conference, London, United Kingdom.)”, UCL Discovery サイト <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1502456/> 2021 年 9 月 27 日閲覧。

⁵⁸⁹ Cristea & Dumitrescu (2018), “Future Road Users’ Needs (Deliverable 3.2)”, MORE サイト https://4dm5g045gsvjsk8fhjih4k14-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2020/01/MORE_D3.2_final.pdf 2021 年 9 月 27 日閲覧 68-72 ページ。

⁵⁹⁰ Peter Jones (2018), “Introduction to MORE – The Vision (MORE Launch Event)”, https://4dm5g045gsvjsk8fhjih4k14-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2018/11/JONES_MORE_Launch-Event_.pdf 2021 年 9 月 27 日閲覧。

⁵⁹¹ Paulo Anciaes (2020), “Online tools to generate road space allocation design options (MORE Exchange Forum)”, MORE サイト http://4dm5g045gsvjsk8fhjih4k14-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2020/06/MORE_Webinar_Anciaes.pdf 2021 年 9 月 27 日閲覧 6 ページ。

種類	目的・概要
ーター	能を評価するためのシミュレーションツール。MORE プロジェクトに着想を得た新機能を導入し以下の新製品がリリースされた。 ○ 「PTV Vissim 2021」： 駐車場評価機能により駐車場や乗降場のプランニングを最適化する機能や、コロナ禍に関連する意思決定を支援する機能、新しい道路を建設する代わりに既存の道路インフラを最大限活用するための ITS のモデル化を容易にする機能が新たに含まれる。 ○ 「PTV Viswalk 2021」： コロナ禍や想定外のシナリオのモデリングとして、列をなしている歩行者間の距離のユーザー定義に対してシミュレーションを行ったり、建物からの緊急避難の計画のために、安全な脱出時間を空間的に可視化するヒートマップ機能などを備える。
道路設計評価ツール	Vissim シミュレーションの結果を用いて設計オプションの評価を支援するウェブベースのツール

出典 MORE プロジェクト⁵⁹²⁵⁹³を基に作成

また MORE プロジェクトでは、英国ロンドンを拠点とする建築・エンジニアリングコンサルティング大手 Arup 社が提案する、曜日や時間帯によって路肩（kerb⁵⁹⁴）空間の用途を動的に変更する「FlexKerb」設計コンセプトも紹介している。英国はコネクテッド自動運転車（connected and autonomous vehicle : CAV）の実用化と普及に特に注力しており、このコンセプトは歩行、自転車、公共交通機関のための空間を犠牲にすることなく道路インフラを CAV に対応させ、街路の機能向上を目指したものである⁵⁹⁵。

FlexKerb の活用には、まず路肩利用者の利用データを収集・処理する必要がある。その後、データや自治体の方針に基づいてそれぞれの時間帯の交通需要に対応するため、①時間帯によって特定のモードに路肩空間を割り当てる、もしくは②特定のモードに対する路肩空間の割当てを制限する（他のモードに割り当てる）の大きく二つの方法に活用する。例えば、都市中心部の主要ビジネス地区では、朝晩の通勤ラッシュ時には路肩の一部を自転車用に確保し、自動車と自転車の接触事故等を防止する（以下の図参照）。また日中や深夜の交通量の少ない時間には、貨物輸送向けの空間を割り当てて輸送をスムーズにしたり、週末には地元企業が路上フェスティバルや屋外販売を行う空間を割り当てることができる。一方で、時間帯・曜日に関わらず CAV 向けの専用空間を設ければ、乗客が安全に乗降することが可能となると期待されている。英国・ロンドンで行われた実証試験では、CAV 対応道路の運用効率と公共空間利用の双方の改善に有効なツールであるという結果が得られている⁵⁹⁶。

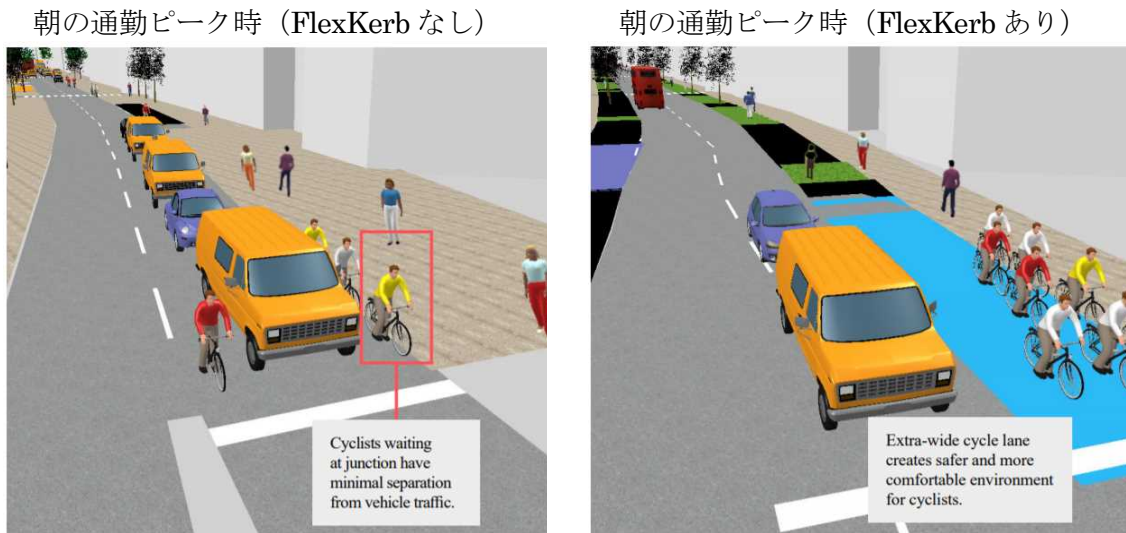
⁵⁹² Paulo Anciaes (2020)。

⁵⁹³ MORE (2020), “PTV Group releases new software features inspired by MORE”, MORE サイト <https://www.roadspace.eu/ptv-new-software-more> 2021 年 9 月 27 日閲覧。

⁵⁹⁴ 英国式綴りでは kerb、米国式綴りでは curb と表記される。

⁵⁹⁵ Fatema Karim-Khaku (2018), “Evolving streets for a driverless future (MORE Launch Event)”, MORE サイト https://4dm5g045gsvjsk8fhjih4k14-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2018/11/KHAKU_MORE_Launch-Event_.pdf 2021 年 9 月 27 日閲覧 12 ページ。

⁵⁹⁶ ARUP (2018), “FlexKerbs: Evolving Streets for a Driverless Future,” ARUP サイト https://www.arup.com/-/media/arup/files/publications/flexkerbs_roads-for-the-future_arup.pdf 2021 年 12 月 22 日閲覧 7-9 ページ。



注：上述の Vissim ソフトウェアを使用

図 3-2 Arup 社「FlexKerb」シミュレーションモデル

出典 Arup⁵⁹⁷

2) コロナ禍における対応

コロナ禍でも、アクティブモビリティの促進や、道路空間の再配置の検討が提案されている。EC は 2020 年 5 月に、「交通サービスと接続性の漸進的回復に関するガイドライン (Guidelines on the progressive restoration of transport services and connectivity – COVID-19)」を発行した。都市モビリティについては、欧州の多くの都市がアクティブモビリティを安全でより魅力的な選択肢として推進する措置を取っていることに言及し、都市部においては一時的な歩道の拡大や、アクティブモビリティに割り当てられる道路空間の拡大を検討すること、及び歩行者や自転車などが利用する道路空間において自動車の制限速度を低くすることが提案されている⁵⁹⁸。

2020 年 7 月には、アクティブモビリティ、都市空間、公共交通とシェアモビリティに焦点を当て、欧州都市のグッドプラクティス及び都市モビリティのレジリエンス、持続可能性を向上するための短期、中期、長期の提言やコロナ禍を受けた SUMP の役割や実践を含む「新型コロナウイルス SUMP 実務者ブリーフィング (COVID-19 SUMP Practitioner Briefing)」⁵⁹⁹が発行された。上記 EC のガイドラインと同様のアクティブモビリティのための空間確保や及び速度規制の実施のほか、都市の住みやすさ全体の観点からの空間の再配置も重視している。施策としては、オープンストリート⁶⁰⁰やパークレット⁶⁰¹の導入を挙げ、快適な屋外スペースを提供することは、身体的・精神的ウェルビーイング（健康）に対して

⁵⁹⁷ ARUP (2018) 46-47 ページ。

⁵⁹⁸ © European Union, <https://eur-lex.europa.eu>, 1998-2021

European Commission (2020), “COMMUNICATION FROM THE COMMISSION Guidelines on the progressive restoration of transport services and connectivity – COVID-19 (2020/C 169/02)”, European Commission サイト [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0515\(04\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0515(04)&from=EN) 2021 年 9 月 20 日閲覧 28 ページ。

⁵⁹⁹ Hana Peters et. al (2020), “COVID-19 SUMP Practitioner Briefing”, Eltis サイト

https://www.eltis.org/sites/default/files/covid-19_sumppractitionersbriefing_final.pdf 2021 年 9 月 20 日閲覧。

⁶⁰⁰ 道路全体が自転車や歩行者に開放されており、緊急・必要でない自動車の利用は禁止されている。

⁶⁰¹ 路上駐車スペースの再配置や歩道空間の拡大により、ベンチ、カフェ、駐輪スペース、花壇など様々な設備を提供する道路空間のこと。

も非常に重要であると指摘している。

第3項 マイクロモビリティ関連動向

1) 近年の政策議論

欧州では市内の交通渋滞や道路空間面積の限界、排出削減などの環境目標等を背景に、マイクロモビリティを実現する交通モードである二輪車両（特に電動自転車、電動キックボード等）に対する注目が高まっている。例えば 2018 年にオーストリア・グラーツで開催された EU 環境・運輸担当大臣の非公式会合において発表された「グラーツ宣言 新しい時代の始まり：欧州のためのクリーン、安全、低価格モビリティ（Graz Declaration “Starting a new era: clean, safe and affordable mobility for Europe”）」において、自転車インフラの開発やマルチモーダルな接続性を確保するプロジェクトに対し、引き続き EU から融資や資金提供を行う旨が提言されている⁶⁰²。

前述の「持続可能・スマートモビリティ戦略」（2020 年）でも、欧州の政策と資金援助は TEN-T 全体の機能における都市モビリティの重要性を反映すべきであり、マルチモーダル・モビリティ・ハブ、パークアンドライド施設、安全な歩行・自転車インフラを含むファースト／ラストマイルソリューションに関する規定が必要であること、EC は各都市による、マイクロモビリティなどの分野を含む政策措置の近代化を支援するという方針が記載されている⁶⁰³。

他方で、「マイクロモビリティ」の定義や役割があいまいであることが、議論を難航させる場合もある。例えば Eltis ウェブサイトに掲載されているケーススタディ「マイクロモビリティの台頭（The rise of micromobility）」⁶⁰⁴は、航空宇宙、自動車、商用車分野の業界団体である SAE International⁶⁰⁵と、国際交通フォーラム（International Transport Forum : ITF）⁶⁰⁶の 2 種類の定義を紹介している（以下の表参照）。その上で、自転車もマイクロモビリティとしてみる傾向がある一方、最近及び将来のマイクロモビリティの成長においては、電動式のモード（電動キックボード等）がけん引することになり、これらに対す

⁶⁰² Austrian Presidency of the Council of the European Union (2018), “Graz Declaration”, Austrian Presidency of the Council of the European Union 2018 サイト <https://www.eu2018.at/latest-news/news/10-30-Graz-Declaration.html> 2021 年 9 月 20 日閲覧。

⁶⁰³ © European Union, <https://eur-lex.europa.eu>, 1998-2021

European Commission (2020a), “COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future (COM(2020) 789 final)”, European Commission サイト https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF 2021 年 9 月 20 日閲覧 9-10 ページ。

⁶⁰⁴ Eltis (2020), “The rise of micromobility”, Eltis サイト <https://www.eltis.org/lv/node/49712> 9 月 20 日閲覧

⁶⁰⁵ 1905 年にニューヨーク市で米国自動車技術者協会（Society of Automobile Engineers）として発足し、1916 年により広い定義の自力走行車両を含む Society of Automotive Engineers に名称を変更した。世界のエンジニアを会員とし、標準規格の開発、専門家の教育などを行う。本部は米国フィラデルフィア州・ウォーレンデール。SAE International (n.d.), “About SAE International”, SAE International サイト <https://www.sae.org/standards> 9 月 20 日閲覧。

⁶⁰⁶ 政府間組織として交通政策向けのシンクタンクとして機能し、交通大臣会合を開催する。経済協力開発機構（Organisation for Economic Co-operation and Development : OECD）の関連組織であり本部はフランス・パリ。

International Transport Forum (n.d), “About ITF”, International Transport Forum サイト <https://www.itf-oecd.org/> 2021 年 9 月 21 日閲覧。

る理解と管理が最も重要であると指摘している。

表 3-5 Eltis が提示しているマイクロモビリティの定義

SAE J3194 標準	ITF
全面的又は部分的に電動で、車両重量 227kg 以下、最高速度は時速 48km ※人力のみを動力とする自転車などを含まない	車両質量 350 kg 以下、設計速度が時速 45km 以下 ※電動でない自転車、スケートボード、キックボードなどを含む ※さらに質量 35 kg、設計最高速度時速 25km を基準としてタイプ A～D とすることを提案

出典 SAE International⁶⁰⁷、OECD/ITF⁶⁰⁸

マイクロモビリティの中でも近年、特に欧米で電動キックボードの普及が急速に進んでいる。2017 年にカリフォルニア州で電動キックボードのシェアリングサービスを開始した Bird や、自転車シェアリングから電動キックボード事業に参入した Lime や Spin といった米国のスタートアップが欧州にも進出し、ドイツの Tier、スウェーデンの Voi などを含む多数の事業者が欧州諸都市でサービスを展開している。Eltis によれば、これらのサービスは概してフリーフローティング型で、スマートフォンを利用して車両の場所を特定し、予約、ロック解除、支払いを行うことを特徴とする⁶⁰⁹。



図 3-3 Lime 社の電動キックボード（例）

出典 Lime⁶¹⁰

⁶⁰⁷ SAE International (2019), “SAE J3194™ TAXONOMY & CLASSIFICATION OF POWERED MICROMOBILITY VEHICLES (summary)”, SAE International サイト

<https://www.sae.org/binaries/content/assets/cm/content/topics/micromobility/sae-j3194-summary---2019-11.pdf> 2021 年 9 月 21 日閲覧 1-2 ページ。

⁶⁰⁸ International Transport Forum (2020), “Safe Micromobility”, International Transport Forum サイト https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safe-micromobility_1.pdf 2021 年 9 月 21 日閲覧 13 ページ。

⁶⁰⁹ Eltis (2020a), “Overview of policy relating to e-scooters in European countries”, Eltis サイト <https://www.eltis.org/lv/node/49709> 2021 年 9 月 21 日閲覧。

⁶¹⁰ Lime (2020), “Lime Announces the Gen4 Scooter as it Achieves First Profitable Quarter”, Lime サイト <https://www.li.me/second-street/lime-announces-the-gen4-scooter-as-it-achieves-first-profitable-quarter> 2021 年 9 月 21 日閲覧。

電動キックボードの急速な普及に対し、EU加盟国は規制の策定、改正や自治体向けガイドラインの策定などによって対応してきた。その内容は全面的禁止を含め様々であるが、大部分の国・地域の規制は、以下の点について定義することを目的としている⁶¹¹。

<電動キックボードに関連する規制の対象>

- 電動キックボードを使用できるスペース（道路、自転車レーン、歩道、歩行者エリア、時速 30km エリアなど）
- 安全規則への準拠（ヘルメット、ライト、方向指示器など）
- 利用者の年齢条件
- マイクロモビリティ管理において地方自治体の能力を反映させる必要性
- トレーニング要件（例：運転免許証）

2) 共有型マイクロモビリティの可能性と課題

近年、欧州で行われる気候変動対策において、共有型のマイクロモビリティが大きな役割を担う可能性も議論されている。欧州では都市部のモビリティが CO₂ 排出量の 40% を占めており、2050 年には気候ニュートラルを達成するという目標が掲げられている。共有型のマイクロモビリティを活用することにより、CO₂ 排出量の削減が期待できるという分析があり、例えばドイツ・ボンに本社を置く国際物流大手 DHL が実施した試験では、2 台の配送用のバンを 4 台の電動カーゴバイク（荷台付き自転車）に置き換えることで、年間 16 トンの CO₂ 排出量の削減が可能となった。カーゴバイクを利用すれば、配送の際に自転車専用道路を利用することができ、迅速な配送が可能となるほか、駐輪も容易という利点もある⁶¹²。

また通勤等で自家用車を利用する場合、搭乗者は 1 名となる事が多いが、この場合、車両の 1 日あたりの利用率は、潜在的な利用率の 4% 程度と言われている。一方で共有型のマイクロモビリティの場合、車両 1 台で 1 日最大 10 人の移動を支援することができる。また共有型のマイクロモビリティを導入することで、公共交通機関へのアクセスの確保・強化や、ファースト／ラストワンマイルの移動手段の提供等が可能であり、あらゆる人々のモビリティを改善する効果も期待されている⁶¹³。

一方で、自家用車から共有型マイクロモビリティへのモーダルシフトを促すには、慎重な計画策定が重要となる。以下の表に、Eltis と POLIS⁶¹⁴が挙げる課題と、実施されている対策や対策案をまとめる。安全への配慮や車両放置に共通する課題は、規制の欠如である。前述のように、欧州ではマイクロモビリティ管理のための一貫した規制は存在しないが、マイクロモビリティをどこでどのように（速度制限、優先順位など）運用できるかについて明確な規則や、規則の実施を促すための専用レーンや路面の工夫、標識など適切なインフラが求められている。また、公平性も共有型マイクロモビリティ普及における課題であり、所得や地理的格差、技術へのアクセスの有無、障害等により、一部の人が恩恵を享受できない懸念が挙げられている⁶¹⁵。

表 3-6 欧州における共有型マイクロモビリティの課題と対策

	課題	実施対策・対策案
安全へ	「電動キックボードは自動車からのモーダルシフトを促しており ⁶¹⁶ 、その結果、道路における安全の向上につなが	○ 歩道での使用を禁止し、低速度制限区域を導入する ○ 自転車専用レーン等の分離されたインフラを整

の 配 慮	る」という理解が一般的だが、欧州各地で安全性に関する懸念を示す調査結果が報告されている。パリでは電動キックボード関連の負傷事故が毎月 150～200 件、死亡事故も発生している。	備する ○ 車両の設計を改良し、路面グリップと安定性を高める ○ 車両の安全性能を評価するために、電動キックボードの衝突事故に関するデータを収集する ○ 危険な行為につながるビジネスモデル（1分ごとの利用料課金など）を撤廃する ※主に米国の都市で、ジオフェンシング（geofencing）⁶¹⁷による速度制限、利用地域制限を行う実験も始まっているが、欧州ではプライバシー保護の観点から EU レベルの制度がない。
公 共 空 間 の 秩 序	ドックレス型、フリーフローティング型 ⁶¹⁸ のマイクロモビリティ・サービスでは、電動自転車や電動キックボードが無造作に路上に放置され、目の不自由な人・高齢者・子供など移動制約者の移動に悪影響を及ぼす可能性がある。ロンドンでは、年間 100 台以上の自転車車が運河から引き揚げられている	○ いくつかの都市では自動車の駐車スペースを電動キックボード向けに再配置している ○ シェアモビリティやラストマイルソリューション、電動キックボードや自転車の駐輪スペースなど組み合わせたモビリティ・ハブが設置されている ○ 水路の近くに駐輪禁止区域を設けている企業もある
環 境 配 慮	電動キックボードはゼロ排出ではあるが、製品寿命が短い（3 カ月から 1 年という調査結果もある）、充電・メンテナンスや部品の廃棄がエコでない等という見方がある	一部の事業者では、製品寿命の延長やモジュール設計の改善により、修理性を向上させるなどの取り組みを行っている 共有型の電動キックボードを提供するには、環境配慮だけでなく、ビジネスモデルの持続可能性の向上が必要である
公 平 性	共有型マイクロモビリティを提供する民間企業は、必ずしも公共の利益を追求していないため、サービスの提供対象が社会経済的に偏る可能性がある。特にスマートフォンやクレジットを持たず、高額なサービスを利用できない低所得者のアクセスが制限される可能性がある	○ 郊外など公共交通機関へのアクセスに時間がかかる地域もサービス対象とする ○ 自家用車からの移行や、駅／バス停まで長時間歩いている人の利用を促すには、手ごろな価格設定が必要である ○ 官民パートナーシップによる公共的なサービス提供ができれば、両セクターが恩恵を受ける ○ プリペイドカードや、SMS（ショート・メッセージ・サービス）による利用を可能とする

⁶¹¹ Maciej M. Sokolowski, “Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union: A Ride to the Micromobility Directive?”, Sokolowski サイト <https://www.maciejsokolowski.com/files/2020-07/mmsokolowski-2020-laws-and-policies-on-electric-scooters-in-the-eu.pdf> 2021 年 12 月 22 日閲覧 12 ページ。

⁶¹² Eltis (2020)。

⁶¹³ Eltis (2020)。

⁶¹⁴ 交通における経済、社会、環境の側面における統合的な戦略を通して地域の交通の改善を目指すため、欧州の地方自治体間での経験の交換と知識の移転の支援、地方自治体、関連業界、大学、NGO 等のモビリティの利害関係者の対話の推進を行う。

POLIS (n.d.), “POLIS Network”, POLIS サイト <https://www.polisnetwork.eu/> 2021 年 9 月 30 日閲覧

⁶¹⁵ POLIS (2019), “Macro managing Micro mobility”, POLIS サイト <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2019/11/Polis-Paper-Macromanaging-MicroMobility.pdf> 2021 年 9 月 21 日閲覧 12-23 ページ。

⁶¹⁶ 後述のように、地域によっては電動キックボードが代替しているのは主に徒歩、自転車、公共交通であるという調査結果もある。

⁶¹⁷ 位置情報に基づき仮想的な地理的境界線（ジオフェンス）を定義し、デバイスのユーザーがジオフェンスを越えると通知などによりその境界線内で行うべき行動や有用な情報に誘導する。

⁶¹⁸ ドックレス型、フリーフローティング型：専用駐輪ステーションを持たず、乗り捨て可能で借りた場所に返却する必要がないシェアリングサービスの形態。

歩道やバス停の周辺にマイクロモビリティ車両が配置されることで、視覚や運動機能に障害を持つ人々が重大な影響を受け、バリアフリーの取り組みが阻害される	ユニバーサルデザインのアプローチのように、障害のあるユーザー、車椅子や歩行器の使用に抵抗がある高齢者のニーズを真剣にとらえ、対応することでイノベーションが生まれる可能性がある
---	---

出典 Eltis⁶¹⁹、POLIS⁶²⁰の情報を基に作成

加えて、市場における熾烈な競争、ベンチャーキャピタルの短期的な出資と資金回収、コロナ禍といった要因の影響により、マイクロモビリティを提供する民間業者が倒産したり、市場から撤退することもある。そうなった場合、これら事業者のサービスに依存していたユーザーの日常生活に大きな支障が出る。持続可能な都市モビリティエコシステムを創設するためには、官民パートナーシップを通じた共有型マイクロモビリティ・サービスの新しいビジネスモデルの構築や、民間運営のモビリティサービスへの公的補助の提供等が必要である。マイクロモビリティ・サービスと公共交通機関のサービスを統合する際には、MaaSの利用も検討できる⁶²¹。

実際に欧州では、官民パートナーシップを通じた共有型マイクロモビリティ・サービスやプログラムが提供されてきた経緯があり、例えばアントワープの **velo antwerpen**⁶²²（1998年～）やパリの **velib**⁶²³（2007年～）等は、自転車シェアリングのステーションを設置・運営することを目的としたプログラムである。より直近では、公共交通機関の MaaS アプリに、民間事業者のドックレス型自転車シェアリングや電動キックボードサービスを統合するというモデルが台頭している。下表に例を示す。

表 3-7 欧州における公共交通機関とマイクロモビリティ事業者の提携例

国	交通事業者	民間事業者	概要
フランス	SNCF ⁶²⁴	Blablaride, Dott, Lime, Pony, Tier, Wind, Bird（電動キックボード）、Pony, Zoov, Jump via Lime（ドックレス型自転車シェアリング）	MaaS アプリ Assistant SNCF から左記マイクロモビリティサービスや、タクシー、VTC ⁶²⁵ サービスなどの検索、予約ができる。アクセス可能なサービスは都市により異なる（同アプリからマイクロモビリティサービスが利用できるのはパリ、リヨン、マルセイユ、グルノーブル、ボルドー） ⁶²⁶ 。

⁶¹⁹ Eltis (2020a)。

⁶²⁰ POLIS (2019) 12-23 ページ。

⁶²¹ POLIS (2019) 12 ページ。

⁶²² Velo Antwerpen (n.d.), “Who is Velo”, Velo Antwerpen サイト <https://www.velo-antwerpen.be/en/about-velo> 2021 年 9 月 21 日閲覧。

⁶²³ SMOVENGO (n.d.), Vélip’ Métropole サイト https://www.velib-metropole.fr/en_GB/service 2021 年 9 月 21 日閲覧。

⁶²⁴ SNCF (n.d.b), “Who we are”, SNCF サイト <https://www.sncf.com/en/group/profile-and-key-figures/about-us/who-we-are> 2021 年 9 月 21 日閲覧。

⁶²⁵ 運転手付き運送車両（Voitures de Transport avec Chauffeur）、タクシーに似ているが、事前予約が必須で、流しやタクシースタンドでの客待ちができない（駅や空港周辺で予約済みの客を待つことはできる）。価格は事業者が自由に設定できる。

Service-public.fr (2021), “Devenir conducteur de voiture de transport avec chauffeur (VTC)”, Service-public.fr サイト <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F31027> 2021 年 9 月 21 日閲覧。

⁶²⁶ SNCF (2021a), “Assistant SNCF – your travel app”, SNCF サイト <https://www.sncf.com/en/itinerary-booking/traffic-information/sncf-app> 2021 年 9 月 21 日閲覧。

国	交通事業者	民間事業者	概要
フランス	RATP ⁶²⁷	Tier	MaaS アプリ Bonjour から velib' の利用、タクシー及び VTC サービスの予約、Tier の電動キックボードサービスの検索が可能 ⁶²⁸
イタリア	Trenitalia ⁶²⁹	Bird	Trenitalia の会員カード「CartaFreccia」の会員種別により、最大月 40 回電動キックボードのアンロック無料 ⁶³⁰
スペイン	Metro de Sevilla ⁶³¹	Voi	地下鉄駅の周辺に電動キックボードの駐車地点を設置、地下鉄利用者を対象としたキックボード利用料割引。MaaS アプリ Meep への統合 ⁶³²

出典 各公共交通機関及び運営会社のプレスリリースを基に作成

3) 欧州レベルでの型式認証体系の改正に向けた動き

欧州では、EU 規制 168/2013（2013 年 3 月発効）により動力付き二輪車、三輪車及びクアドリサイクル（quadricycle）と呼ばれる乗用車よりも軽量の四輪車を含む「L カテゴリー」の型式認証の枠組みが制定されている。環境性能、安全性、構造、試験などについての要件を定めることにより、L カテゴリー車両の欧州市場における販売、使用に対する統一基準を設けると共に、L カテゴリー車両からの排出量削減、安全レベル強化、技術の進歩への適応、市場監視に関する規則の強化を目的としている⁶³³。同枠組みは 2019 年に改正されており、車載式故障診断装置（On-Board Diagnostics : OBD）の搭載義務の適用除外対象の拡大や、一部の L カテゴリー車両に対する搭載義務の適用開始時期の先送りなどが行われた⁶³⁴。

一方で、2019 年の改正以降も EU 規制 168/2013 が型式認証の対象としている車両の定義が変わっていないことで、マイクロモビリティの普及が阻害されているという意見がある。

⁶²⁷ RATP (n.d.a), “RATP Group”, RATP サイト <https://www.ratp.fr/en/groupe-ratp> 2021 年 9 月 21 日閲覧

⁶²⁸ RATP (2021b), “Les services digitaux du groupe RATP se transforment pour créer LE leader français de la mobilité digitale”, RATP サイト <https://www.ratp.fr/groupe-ratp/newsroom/corporate/les-services-digitaux-du-groupe-ratp-se-transforment-pour-cree-le> 2021 年 9 月 22 日閲覧。

⁶²⁹ Ferrovie dello Stato (FS、旧イタリア国鉄) グループの列車運営会社。

Tranitalia (n.d.), “Trenitalia”, Trenitalia サイト <https://www.trenitalia.com/en.html> 2021 年 9 月 22 日閲覧。

⁶³⁰ Bird (2021), “New Bird, Trenitalia Partnership Promotes Multimodal Mobility in Italy”, Bird サイト <https://www.bird.co/blog/new-bird-trenitalia-partnership-promotes-multimodal-travel-italy/> 2021 年 9 月 22 日閲覧。

⁶³¹ アンダルシア州セビリア都市圏の地下鉄を運営。

Metro de Sevilla (n.d.), “Metro de Sevilla”, Metro de Sevilla サイト <https://www.metro-sevilla.es/> 2021 年 9 月 22 日閲覧。

⁶³² Metro de Sevilla (2021), “Metro de Sevilla y Voi se alían para promover la movilidad multimodal y sostenible.” Metro de Sevilla サイト <https://www.metro-sevilla.es/noticias/58> 2021 年 9 月 22 日閲覧。

⁶³³ © European Union, <https://eur-lex.europa.eu>, 1998-2021

European Union (2013), “Regulation (EU) No 168/2013 of the European Parliament and of the Council of 15 January 2013 on the approval and market surveillance of two- or three-wheel vehicles and quadricycles (Text with EEA relevance)”, European Union サイト <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:32013R0168> 2021 年 9 月 22 日閲覧。

⁶³⁴ © European Union, <https://eur-lex.europa.eu>, 1998-2021

European Union (2019a), “Regulation (EU) 2019/129 of the European Parliament and of the Council of 16 January 2019 amending Regulation (EU) No 168/2013 as regards the application of the Euro 5 step to the type-approval of two- or three-wheel vehicles and quadricycles”, European Union サイト <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32019R0129> 2021 年 9 月 22 日閲覧。

電動軽車両（light electric vehicles : LEV）の欧州業界団体である LEVA-EU⁶³⁵は、LEV のような同規制にそぐわない車両が認証の対象となっていることで、複雑な型式認証を受けるための時間や費用がかさむ傾向にあり、マイクロモビリティの代表格である電動自転車や電動キックボードなどの製造が敬遠され、LEV の市場全体の開発が阻害されていると指摘している。

こういった指摘を背景に、EC は 2020 年、同規制の見直しを開始した。EC の委託を受け、EU 型式認証におけるパーソナル・モビリティ・デバイス（Personal Mobility Device : PMD）⁶³⁶の位置付けに対する調査を行った英国の交通コンサルタント企業 TRL は、既存の規制体系が PMD の運用に適していないという結論の報告書⁶³⁷をまとめている。TRL は、PMD 向けの規制の枠組みを新たに策定、または既存の規制から一定の条件（最高速度または最大出力）に該当する PMD を除外するという選択肢を提案した上で、PMD 専用の規制枠組みの考案を推奨している。また、新しいタイプの PMD 向け車両のための道路交通規制を、各国の既存の自転車関連法に合わせて、最高速度を安全性とインフラに適したレベル（時速 25km または 30km）に統一することも提案している。加えて、原動機最大出力を規制する必要がある場合は、新しい車両形態（特にカーゴバイク）の開発を阻害しないレベルで行うべきであるとしている⁶³⁸。

第4項 欧州における MaaS の活用動向

欧州において、マルチモーダルなモビリティサービスの統合・推進だけでなく、道路空間活用の最適化や、包括的な交通管理・規制の観点からも MaaS の利用が研究されている。EC は前述の欧州グリーンディール（2019）において、持続可能でスマートなモビリティへの移行を加速させるために、デジタル技術を活用して自動化・接続されたマルチモーダルモビリティ及びスマート交通管理システムの役割が増すことを認めた。また、コネクティング・ヨーロッパ・ファシリティ（Connecting Europe Facility : CEF）⁶³⁹などの資金プログラムを通じてスマートシステムや MaaS ソリューションの開発を支援するとしている⁶⁴⁰。

⁶³⁵ EU における LEV 関連規制の整備・改善のためにロビー活動、啓蒙活動などを行う。本部はベルギー・ゲント。

LEVA-EU (n.d.), “About LEVA-EU”, LEVA-EU サイト <https://leva-eu.com/about-leva-eu/> 2021 年 9 月 22 日閲覧。

⁶³⁶ 電動キックボード、セルフバランス型車両、電動自転車、電動カーゴバイクのほか電動ホバーボードや電動スケートボードを含む。

⁶³⁷ Guy, et. al (2021), “Study on market development and related road safety risks for L-category vehicles and new personal mobility devices” Publications Office of the European Union サイト

<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/b042f558-a319-11eb-9585-01aa75ed71a1> 2021 年 9 月 22 日閲覧。

⁶³⁸ Guy, et. al (2021) 32-35 ページ。

⁶³⁹ 2014～2020 年の欧州予算枠組みにおいて欧州レベルでのインフラ投資を通じ成長、雇用、競争力を促進するための資金調達プログラム（プロジェクト債による融資や助成金の提供）。交通（CEF Transport）、エネルギー、（CEF Energy）、通信（CEF Telecom）の 3 分野があり、交通分野では国境を越えたプロジェクト、TEN-T ネットワークにおけるボトルネックや接続が欠けている部分の解消を目的としたプロジェクトや交通管理システムなど水平方向の統合に関する優先事項が重点項目となっている。2014～2020 年の CEF 交通予算は 234 億ユーロ（約 3 兆円）、2021～2027 年は約 300 億ユーロ（約 4 兆円）となっている。

© European Union, 1995-2020

European Commission (n.d.c), “Connecting Europe Facility”, European Commission サイト

<https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility> 2021 年 9 月 22 日閲覧。

⁶⁴⁰ © European Union, <https://eur-lex.europa.eu>, 1998-2021

1) 道路空間活用における MaaS の役割

道路空間の利用を最適化し、真に持続可能なモビリティに移行するにあたり、新しいシェアモビリティサービスや MaaS が役割を担い得るという見解がみられる。欧州シンクタンク CERRE が 2019 年 9 月に発表した報告書では、道路空間は都市の最も希少な資源であり、そのひっ迫は都市交通の大きな課題と論じられている。道路空間のひっ迫の主な原因は、自転車の 2.5 倍、歩行者の 5 倍、ラッシュ時の公共交通機関の 10 倍のスペースを必要とする自家用車の利用であるという⁶⁴¹。

都市が自家用車から公共交通機関への切り替えを促しても、上手くいかないケースもみられる。これは主に、自家用車の利便性が他のモードを上回っているためである。自家用車の利用を抑止するためには、車両アクセス規制や公共交通システム改善のほか、新しいモビリティサービスによる公共交通の補完や、MaaS によるあらゆる交通モード統合（情報・決済へのアクセスを一元化を含む）を通じて、ユーザーのモビリティ選択肢を広げることが有効と考えられている⁶⁴²。以下の表では、こういったシナリオにおける規制上の課題と対策案をまとめる。

表 3-8 新しいモビリティや MaaS を活用する場合の規制上の課題・対策案

規制上の課題	対策案
- ライドシェアリングなどが自動車を一人で運転するようなトリップを代替しない限り、渋滞や CO₂ 排出への影響はよくてもニュートラルにとどまる（欧州ではあまり見られないが、米国の一部ではタクシーに類似した新サービスが渋滞を悪化させている可能性がある） - 公共政策として、ユーザーの移動時間（のぐくわずかな）短縮ではなく公共空間の利用を最適化する交通手段に焦点を当てる必要がある	- 一人のみが乗車している車両の道路アクセスを制限すると共に、カープーリング車両専用車線を確保する - フリーフロート型の電動自転車や電動キックボードの普及に伴い、公共当局は、都市モビリティに対し断片的な規制ではなく道路、歩道、駅、歩行者ゾーンなど様々な空間の利用に対する規制を行う必要がある - 空車を対象とした混雑税（congestion charge、都市空間の過剰消費に対する課金）の再考

出典 CERRE (2019) ⁶⁴³を基に作成

2) ポストコロナにおける MaaS の役割

新型コロナウイルスの流行により、公共交通機関の利用に対する需要が激減し、ソーシャルディスタンスや在宅勤務の定着によって人々の移動パターンが大きく変化中、ポストコロナにおいて MaaS に新しい役割が与えられるという分析が複数見られる。欧州シンクタンク

European Union (2019b), “COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE EUROPEAN COUNCIL, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS The European Green Deal (COM/2019/640 final)”, European Union サイト <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1596443911913&uri=CELEX:52019DC0640#document2>

2021 年 9 月 23 日閲覧。

⁶⁴¹ Crozet, Santos & Coldefy (2019), “Shared mobility and MaaS – Regulatory challenges of urban mobility”, CERRE サイト <https://cerre.eu/publications/shared-mobility-and-maas-regulatory-challenges-urban-mobility/> 2021 年 9 月 23 日閲覧 60 ページ。

⁶⁴² Crozet, et. al (2019) 70-71 ページ。

⁶⁴³ Crozet, et. al (2019) 7-10, 60 ページ。

ンク CERRE は、スイスの事例を取り上げ、2020 年 3 月から 5 月にかけて行われたロックダウン期間において公共交通（バス、トラム、鉄道）による平均移動距離が 80%減少したのち、そのまま低水準にとどまっている一方、自動車による平均移動距離はロックダウンによる減少後、数カ月後には元の水準に戻ったことを指摘している。この現象の理由について、CERRE は以下のとおり考察している⁶⁴⁴。

- **考察 1：自転車の利用増加**…欧州主要都市では、自転車利用が増えており、公共交通から（移動スピードの遅い徒歩ではなく）自転車へのモーダルシフトが起きたように見える（ただし雨や低温で秋から特に 12 月には自転車利用も減った）。自転車利用は、都市や自治体による自転車向けレーンの設置によっても促されているが、これだけでは公共交通利用が非常に低水準にとどまり自動車利用がほぼコロナ禍前の水準に戻っている理由は現時点では不透明である。
- **考察 2：在宅勤務の急速な普及による人々の移動習慣の変化**…コロナ禍前は、通勤が日常的な移動の中核をなし、その他のプライベートな活動に関する移動は副次的なものであった。しかし、コロナ禍によって通勤という中核的な移動が減少したことにより、副次的な移動の相対的な重要度が増した。これにより、個人の移動スケジュールや交通手段を選択する自由度が高まり、移動の目的地や時間帯が変化するだけでなく、副次的だった移動が中核的な移動となっている可能性がある。

この様な都市交通の構造的な変化等も鑑み、MaaS 推進に取り組む官民パートナーシップである MaaS Alliance⁶⁴⁵は、MaaS の従来の主な役割は、マルチモーダルなサービスの統合とモビリティ選択肢の拡大であったが、コロナ禍を機にこれらの役割が更に拡張されると共に、各モードのリアルタイムの安全性確保等も新たな役割となっていると指摘する。コロナ禍を背景に交通機関やシェア型のモビリティサービスへの信頼感が低下する中、MaaS が利用者のそれぞれの好みや状況に基づいた最適なサービスを提供し、安全に関する情報も同時に発信することで、ユーザーの信頼を回復する手段となり得るという。ポストコロナにおいて MaaS の有効性を最大限引き出すには、以下の様な点を考慮すべきである⁶⁴⁶。

表 3-9 ポストコロナの MaaS 整備において考慮すべき事項

安全性	● バスの乗車人数やバス停の状況などの安全性や利用需要に関する情報を提供する ● オンデマンドサービスや乗車待ちの割当てを行い、また追跡機能により乗客に交通利用環境に対する信頼感を与える
-----	--

⁶⁴⁴ Crozet & Coldefy (2021), “Mobility as a Service (MaaS): A digital roadmap for public transport authorities”, CERRE サイト <https://cerre.eu/publications/mobility-as-a-service-maas-digital-roadmap-public-transport-authorities/> 2021 年 9 月 23 日閲覧 39-40 ページ。

⁶⁴⁵ ITS 推進を目指す欧官民パートナーシップである ERTICO - ITS Europe の傘下で運営され、国横断的に MaaS エコシステムの整備・拡張を目指している。

MaaS Alliance (n.d.), “The Alliance”, MaaS Alliance サイト <https://maas-alliance.eu/the-alliance/> 2021 年 9 月 23 日閲覧。

⁶⁴⁶ MaaS Alliance (2021), “MaaS Monitor: Driving Mobility as a Service Post COVID-19”, MaaS Alliance サイト <https://maas-alliance.eu/2021/05/10/maas-monitor-driving-mobility-as-a-service-post-covid-19/> 2021 年 9 月 23 日閲覧。

パーソナル化	代替ルート／モードの提示やオフピークの移動の提案など、サービスや位置情報に応じたオファーやインセンティブを提供する
信頼性	正確でリアルタイムの情報を提供すると共に、品質、評価、価格などの面で信頼性の高い交通サービスを保証する
簡潔性	1回のサインインで移動中に全ての交通サービス関連情報にアクセスでき、ユーザーの意思決定に役立つ簡潔で使いやすく便利なサービスを提供する
公平性	商業的な収益性よりも効率や持続可能性を重視し、差別なく利用可能な全てのモビリティの選択肢へのアクセスを提供しなければならない
柔軟性	ユーザーのニーズの変化に対応し、公正な価格設定や個人の嗜好を考慮する

出典 MaaS Alliance (2021) ⁶⁴⁷を基に作成

また CERRE⁶⁴⁸や ITF⁶⁴⁹によれば、ポストコロナにおける MaaS の有効性を最大化するためには、以下の様なソリューション、仕組み、インフラの導入が重要である。

<ポストコロナにおける MaaS を支えるソリューション、仕組み、インフラ>

- 動的／スマートな路肩及び駐車スペースの管理ソリューション
 - 路上駐車を想定した路肩利用から、乗客や貨物の送迎／荷役ゾーンなどへの柔軟な割り当て変更
 - カーシェアリングやバンシェアリング、貨物配送のための路肩スペースの予約を含む動的な管理
- MaaS のデータプラットフォームを活用した公的機関による財源回収（自家用車や環境に悪影響のある交通手段の利用者が対価を支払う仕組み等を整備し、公共交通機関からの収入減を補填する）
- 関連インフラ
 - 自転車道
 - カープーリング専用の車線
 - マルチモーダルハブ
 - 自動車利用の抑止力となるような駐車場（deterrent parking lots： 中心市街地などにおいて、自動車の通行を抑制し徒歩や公共交通機関の利用を促進するために当該地域のはずれに設置される駐車場）

また米経営コンサルティング会社 Arthur D Little の Future of Mobility ラボ⁶⁵⁰と公共交通国際連合（Union Internationale des Transports Publics : UITP）⁶⁵¹が、世界 30 の機関（交

⁶⁴⁷ MaaS Alliance (2021) 39-42 ページ。

⁶⁴⁸ Crozet & Coldefy (2021)

⁶⁴⁹ Crist & Martinez (2018), “The Shared-Use City: Managing the Curb”, International Transport Forum サイト <https://www.itf-oecd.org/shared-use-city-managing-curb-0> 2020 年 9 月 23 日閲覧 7-9 ページ。

⁶⁵⁰ 2010 年に設立され、都市モビリティにおける公共及び民間のステークホルダーに対し助言を行っている。2013 年に UITP と提携契約を結び Future of (Urban) Mobility シリーズの報告書を作成、2018 年に発表された第 3 版、2020 年に発表され本稿で取り上げる第 4 版は MaaS を扱っている。

Van Audenhove et. al (2020), “The Future of Mobility post-COVID”, Arthur D. Little サイト <https://www.adlittle.com/en/future-mobility-post-covid> 2021 年 9 月 23 日閲覧。

⁶⁵¹ 1885 年に設立され、公共交通に関するあらゆるステークホルダーの世界ネットワークとして刊行物や統計の発行、研究及びイノベーションプロジェクトの主導、トレーニングやイベントの開催を行う。本部はベルギー・ブリュッセル。

通当局、公共交通事業者、モビリティ事業者、業界団体など）の 70 人超の関係者の意見を踏まえて作成した研究の報告書「ポストコロナのモビリティの未来（Future of mobility post-COVID）」（2020 年 7 月）は、コロナ禍後のモビリティシステムに対し MaaS がどう貢献し得るかを短期、中期、長期に分け以下のように考察している⁶⁵²。上述の MaaS Alliance ブログ記事と同様に、MaaS によりユーザーのモビリティ選択肢や利便性が拡大すること、リアルタイムの情報提供によりユーザーの信頼感の回復につながることを指摘している。適切な規制の導入や MaaS サービス普及が条件ではあるものの、MaaS がより持続可能なモビリティシステムの構築に貢献する可能性があるという。

表 3-10 ポストコロナにおける MaaS 普及・活用のシナリオ

短期	• コロナ禍が MaaS 拡大に悪影響を及ぼす可能性が高い • MaaS のビジネスモデルで中心的な役割を担う公共交通機関と新しいモビリティの両方に対する需要と信頼感が低下する
中期	• MaaS がモビリティシステムの回復力向上に貢献する • MaaS が提供するモビリティの選択肢、利便性が拡大 • MaaS がリアルタイム／マルチモーダルの情報（車両、駅の混雑度など）を提供することにより、各モードに対する信頼度が回復する • （ただし、現時点では MaaS の普及率が低いため、この影響は限定的とみられる）
長期	MaaS がコロナ禍後の不確実な環境において、モビリティのパターンや行動にポジティブな影響を与え、持続可能で回復力があり人間中心のモビリティシステムの構築に貢献する可能性がある（適切な規制、MaaS 利用が普及することが条件）

出典 Van Audenhove et. al (2020)⁶⁵³を基に作成

第2節 ドイツ

第1項 カーシェアリング法：新しいモビリティの普及促進

ドイツでは、2003 年にブレーメンが道路空間からの自家用車の削減を目的として開始した「mobil.punkte（モビリティ・ポイント）」プロジェクトをきっかけに、公共交通機関の駅周辺に設置されたモビリティ・ハブへのカーシェアリング・サービスの統合が進んだ⁶⁵⁴。同市は 2009 年、自治体の計画としては世界発のカーシェアリング普及計画「カーシェアリング・アクション・プラン」を採択した。2021 年現在、ステーション型のカーシェアリングを中心にユーザー数は 2 万人を超え、約 6,000 台分の自家用車を道路空間から削減することに成功したと発表している⁶⁵⁵。

UITP (n.d.a), “About”, UITP サイト <https://www.uitp.org/about/> 2021 年 9 月 23 日閲覧

⁶⁵² Van Audenhove et. al (2020)

⁶⁵³ Van Audenhove et. al (2020)。

⁶⁵⁴ Verkehrsclub Deutschland e.V.(n.d.), “mobil.punkte und mobil.punktchen für Bremen”, Verkehrsclub Deutschland サイト <https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/beispiele/mobilpunkt-bremen/> 2021 年 9 月 28 日閲覧。

⁶⁵⁵ Share North (2021), “20,000 people in Bremen are using car sharing: over 6,000 cars replaced – Goals of the Carsharing Action Plan Achieved”, Share North サイト <https://share-north.eu/2021/05/mission-accomplished-20000-people-in-bremen-are-using-car-sharing-over-6000-cars-replaced-goals-of-the-carsharing-action-plan-achieved/> 2021 年 9 月 28 日閲覧。

2017 年には、カーシェアリングの普及促進を図る「カーシェアリング法⁶⁵⁶」がドイツ連邦法として制定され、地域当局公認のステーション型カーシェアリング事業者が道路上に専用の駐車スペースを設置することや、カーシェアリング車両の利用者に対し駐車料金の減免措置を講じることなどが認められた。同法に基づき、2020 年の一連の道路交通法改正において、カーシェアリング用駐車スペースの標識やカーシェアリング事業者の車両の識別マークなど、優遇政策の実施を促進する規定が盛り込まれている⁶⁵⁷。

大手カーシェアリング事業者としてはステーション型の Stadtmobil⁶⁵⁸、Cambio⁶⁵⁹、ドイツ鉄道 (DB) の子会社 DB Connect⁶⁶⁰が運営する Flinkster⁶⁶¹があり、また自動車メーカーがフリーフローティング型の SHARE NOW⁶⁶² (Daimler と BMW の合弁)、WeShare⁶⁶³ (Volkswagen の電気自動車シェアリング) などの事業を展開している。

コロナ禍の影響としては、SHARE NOW がコンサルティング会社 Mobility Institute Berlin と行った調査⁶⁶⁴によると、2020 年 4 月のロックダウン時にカーシェアリング、公共交通機関の利用が共に落ち込み、解除後の 6 月半ばには公共交通の利用者数の回復は低水準にとどまったものの、SHARE NOW のトリップ (時間) はコロナ禍前の約 90%まで回復し

⁶⁵⁶ ドイツ連邦司法省 (2017), “Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing1 (Carsharinggesetz - CsgG)”, Bundesministerin der Justiz und für Verbraucherschutz サイト <https://www.gesetze-im-internet.de/csgg/BJNR223000017.html> 2021 年 9 月 28 日閲覧。

⁶⁵⁷ ドイツ連邦交通・デジタルインフラ省 (n.d.), “News about car sharing, electrically powered vehicles and the Road Traffic Act”, ドイツ連邦交通・デジタルインフラ省 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/neuerungen-carsharing-elektrisch-betriebene-fahrzeuge-weitere-aenderungen.html> 2021 年 9 月 28 日閲覧。

⁶⁵⁸ バーデン＝ヴュルテンベルク州カールスルーエ、ライン＝ネッカー、シュツットガルトのカーシェアリング企業が合併して 1999 年に誕生し、ベルリン、ハノーバーなどを含むドイツの都市で事業を展開。Stadtmobil (n.d.), “Über stadtmobil”, Stadtmobil サイト <https://www.stadtmobil.de/stadtmobil/ueber-stadtmobil/> 2021 年 9 月 28 日閲覧。

⁶⁵⁹ ブレーメン、アーヘン、コロンのカーシェアリング企業 3 社の合併で 2000 年に誕生し、ドイツ及びベルギーで事業を展開。

cambio Mobilitätsservice GmbH & Co. KG (n.d.), “History”, cambio Mobilitätsservice GmbH & Co. KG サイト https://www.cambio-carsharing.de/cms/carsharing/en/1/cms?cms_knuuid=d67b4eb4-cb15-4f93-9850-fcf1e69fafa6&cms_f4=1&cms_f8= 2021 年 9 月 28 日閲覧。

⁶⁶⁰ カーシェアリングや自転車シェアリングなど、ドイツ鉄道 (DB) の鉄道ネットワーク及び地域公共交通と連動する新しいモビリティサービスや、企業向けモビリティソリューションを提供。Deutsche Bahn Connect GmbH (n.d.), “Deutsche Bahn Connect”, Deutsche Bahn Connect GmbH サイト <https://www.deutschebahnconnect.com/en> 2021 年 9 月 28 日閲覧。

⁶⁶¹ Deutsche Bahn Connect GmbH (n.d.a), “Flinkster”, Deutsche Bahn Connect GmbH サイト <https://www.deutschebahnconnect.com/en/products/flinkster> 2021 年 9 月 28 日閲覧。

⁶⁶² SHARE NOW GmbH (n.d.), “Your Future Car Rental”, SHARE NOW GmbH サイト <https://www.share-now.com/> 2021 年 9 月 28 日閲覧。

SHARE NOW は 2019 年 2 月の発足以来、ドイツ以外の欧州都市や米国及びカナダにも進出したが、世界のモビリティ市場の見通しが不安定であることや北米の交通インフラの複雑さが増している (競争の激化、不十分なインフラ) などを理由に 2020 年 2 月に北米から撤退した。また、導入率の低さを理由にブリュッセル、ロンドン、フィレンツェからも撤退し、収益成長見通しが明確である欧州都市での事業に集中するとしている。

SHARE NOW GmbH (2020), “Important Update”, SHARE NOW GmbH サイト <https://www.share-now.com/de/en/important-update/> 2021 年 9 月 28 日閲覧。

⁶⁶³ Volkswagen AG (2019), “Ich habe 1.500 Autos hier in Berlin”, Volkswagen AG サイト <https://www.volkswagenag.com/de/news/stories/2019/06/ive-got-1500-cars-here-in-berlin.html> 2021 年 9 月 28 日閲覧。

UMI Urban Mobility International GmbH (n.d.), “100% electric car sharing - WeShare”, WeShare サイト <https://www.we-share.io/> 2021 年 9 月 28 日閲覧。

⁶⁶⁴ SHARE NOW GmbH (n.d.a), “Facts & figures: Car-sharing during the pandemic”, SHARE NOW GmbH サイト <https://www.share-now.com/de/en/corona-carsharing-facts-figures/> 2021 年 9 月 28 日閲覧。

た。コロナ禍におけるカーシェアリングの役割としては、公共交通機関に比べ感染リスクの低い長距離移動手段として自家用車への関心が高まる中、車を購入したくない人々が再び安心して公共交通を利用できるまで、カーシェアリングが短期的に対応できることなどが挙げられている⁶⁶⁵。

第2項 電動キックボードの認可

ドイツでは、電動キックボードの公道での走行は 2019 年 6 月に施行された小型電動車両の道路交通への参加に関する命令⁶⁶⁶により認められた。それ以前は、公道ではセグウェイのような特定のセルフバランス型の車両の使用のみが許可されていた。連邦交通・デジタルインフラ省（Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur、現連邦デジタル・交通省（Bundesministerium für Digitales und Verkehr））は、これらの車両は公共交通機関に持ち込むことができ、様々な交通手段を結びつけ、特に短距離の移動に付加価値をもたらす「ラストマイル・モビリティ」であると位置づけている⁶⁶⁷。同規則においては保険の加入が義務付けられており、保険ステッカーを車両に貼る必要がある。利用者は 14 歳以上でなければならないが、運転免許証は必要なく、ヘルメットも必要ない。設計上の最高速度は時速 20km で、一般的には自転車専用道か車道でしか使用できないが、地方自治体によっては例外的に使用できる場合もある。駐車場に関し、電動キックボードは自転車と同様に扱われる。同規則の施行後、電動キックボードのシェアリングサービスも急速に普及している⁶⁶⁸。

第3項 共有型モビリティ+公共交通機関+モビリティ・ハブの取組み

上述のカーシェアリング、電動キックボードのような共有型モビリティ及び e モビリティの魅力向上することや、マルチモーダルなサービス提供による自家用車利用の削減、公共交通機関の利用促進などを目的とし、モビリティ・ハブを組み合わせた取組みが行われている。ベルリン交通局（BVG）は、MaaS アプリ Jelbi により公共交通機関に統合されている電動キックボード／自転車／電動モペッドシェアリングやカーシェアリング車両のレンタル、返却、充電ができる Jelbi Station、Jelbi Point（Jelbi Point は二輪車車両向けの小規模ハブ）を、S-Bahn（都市鉄道）及び U-Bahn（地下鉄）の駅などに設置している。これらのモビリティ・ハブは、タクシーやオンデマンド・シャトルの乗り場としても機能する⁶⁶⁹。ドレスデンの公共交通事業者であるドレスデン交通事業（DVB）も、MOBI アプリにより公共交通機関及び自転車シェアリングの予約・発券及びカーシェアリングの予約を可能とすると共に、トラム及びバス停の周辺に、上記の自転車シェアリングとカーシェアリング、電気自

⁶⁶⁵ SHARE NOW GmbH (n.d.a)。

⁶⁶⁶ ドイツ連邦司法省 (2019), “Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr¹ (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung - eKFV) “, ドイツ連邦司法省サイト <http://www.gesetze-im-internet.de/ekfv/BjNR075610019.html> 2021 年 9 月 29 日閲覧。

⁶⁶⁷ ドイツ連邦交通・デジタルインフラ省 (n.d.a), “Personal Light Electric Vehicles – Questions and Answers”, ドイツ連邦交通・デジタルインフラ省サイト <https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Articles/StV/Roadtraffic/light-electric-vehicles-faq.html> 2021 年 9 月 29 日閲覧。

⁶⁶⁸ Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (2020), “Managing E-Scooter-Rentals in German Cities: A Check-Up”, Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH サイト <https://difu.de/publikationen/2020/managing-e-scooter-rentals-in-german-cities-a-check-up> 2021 年 9 月 29 日閲覧 5 ページ。

⁶⁶⁹ BVG (n.d.d), “Stations: Berlin's public transport and sharing services”, Jelbi サイト <https://www.jelbi.de/en/jelbi-stations/> 2021 年 9 月 29 日閲覧。

動車の充電ステーションや自転車の空気入れが利用できる MOBIpunkts を設置している⁶⁷⁰。



Jelbi station S+U Bahn

ヤノヴィッツ橋 (Jannowitzbrücke) 駅



Jelbi station

カーシェアリング用車両

図 3-4 ベルリン交通局 (BGV) の MaaS と連動した Jelbi station

出典 BGV⁶⁷¹

バーデン＝ヴュルテンベルク州 (Land Baden-Württemberg) のカールスルーエ (Karlsruhe) 市及び周辺地域を管轄とするカールスルーエ運輸連合 (Karlsruher Verkehrsverbund : KVV) は、同州及び欧州地域開発基金 (European Regional Development Fund : ERDF) ⁶⁷²が出資するマルチモーダル交通ネットワークプロジェクトである regiomove⁶⁷³を実施している。MaaS アプリで公共交通機関と自転車及びカーシェアリングを利用可能とし、タクシー、シャトルバス、電動キックボードの統合も目指すと共に、アプリに統合したサービス、及びロッカー、空気入れ、修理ステーションといった自転車向けの設備を提供する regiomove port の設置を 2021 年秋から計画している。同プロジェクトは、都市部だけでなく地方部もつなぐ地域ネットワークの構築を特徴とし⁶⁷⁴、regiomove port は、バーデン＝バーデン (Baden-Baden)、ラシュタット (Rastatt)、カールスルーエ (Karlsruhe) といった都市のほか、小規模のコミュニティにも設けられる予定である⁶⁷⁵。

第3節 フランス

第1項 LOMに基づく自転車と公共交通機関のインターモダリティ整備

前述のとおりフランスは 2019 年 12 月、全ての市民の日常の移動を、価格、利便性、環境

⁶⁷⁰ Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) (n.d.), “MOBI”, DVB サイト <https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/mobi> 2021 年 9 月 29 日閲覧。

⁶⁷¹ Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) (n.d.).

⁶⁷² EU 内地域間の不均衡の是正により、経済的、社会的、地理的な結束力を強化することを目的とした資金提供プログラム。

© European Union, 1995-2021

European Commission (n.d.d), “European Regional Development Fund “, European Commission サイト https://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/erdf/ 2021 年 9 月 30 日閲覧。

⁶⁷³ Regionalverband Mittlerer Oberrhein (n.d.), “regiomove”, regiomove サイト <https://www.regiomove.de/> 2021 年 9 月 29 日閲覧。

⁶⁷⁴ © European Union, 1995-2021

European Commission (2020a), “regiomove: Building the connected mobility network of tomorrow in Karlsruhe, Germany”, European Commission サイト https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/Germany/regiomove-building-the-connected-mobility-network-of-tomorrow-in-karlsruhe-germany 2021 年 9 月 29 日閲覧

⁶⁷⁵ Regionalverband Mittlerer Oberrhein (n.d.).

への影響などの面で具体的に改善することを目的として「モビリティ新法（la Loi d'orientation des mobilités : LOM）」を制定した。LOMでは、すべての市民に交通アクセスを提供するための方針や施策を示しており、例えばMaaS等の新しいモビリティソリューションの導入促進や、モビリティのエコ化等が挙げられる⁶⁷⁶。

具体的な取り組みとして、例えば同法は指定された駅、マルチモーダルハブ、及びバスステーションにおいて2024年1月1日までに安全な自転車駐輪場を提供することを規定している。これに基づき、2021年6月8日付け法令において、対象となる1,133カ所の駅（年間10万人、1日あたり275人が利用するSNCF及びRATPの駅）と、その駅が設置しなければならない駐輪スペースの最低台数（10～1,000台）が規定された⁶⁷⁷。

第2項 電動キックボードの導入状況と問題

フランスでは、2018年頃からパリを中心に、急速に電動キックボードのフリーフローティング型シェアリングサービスが普及したが、当初は自治体の許可なしに車両が設置され、撤退が命じられる場合もあった⁶⁷⁸。また、死亡を含む事故の多発や無秩序な駐輪の問題が発生したため、2019年10月に個人用電動移動装置⁶⁷⁹を対象とする新しい規制が導入され、歩道での走行が基本的に禁止された⁶⁸⁰。年齢要件は12歳以上とされ、民事賠償責任保険の加入が義務付けられているが、運転免許証は必要ない。ヘルメット（および高視認性ベストと電動キックボード用の追加ライト）の着用が義務付けられているのは、市街地以外の特定の道路に限られる。

さらに上述のLOMでは、フリーフローティング型の電動自転車や電動キックボードのシェアリングサービスを補完的モビリティとして認めるものの、公共空間を乱しているとして、サービスを提供できる事業者を認定するための基準をAOMまたは当局が作成することを規定している⁶⁸²。パリでは、2020年9月からDott、Lime、Tierの3社がそれぞれ5,000台

⁶⁷⁶ Légifrance (2020b), “LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (1)”, Légifrance サイト <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039666574/> 2021年9月15日閲覧。

FRANCE MOBILITÉS (n.d.), “Loi Mobilités”, FRANCE MOBILITÉS サイト

<https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites> 2021年9月15日閲覧。

⁶⁷⁷ Légifrance (2021c), “Décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 pris en application de l'article L. 1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare”, Légifrance サイト

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043630634> 2021年9月15日閲覧。

⁶⁷⁸ 6t-bureau de recherche (2019), “Livres blancs de la mobilité en free-floating : Pour une régulation efficace et pertinente des services, Rapport final.” La librairie ADEME サイト [https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/514-livre-blanc-de-la-mobilite-en-free-floating-pour-une-regulation-efficace-et-pertinente-des-](https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/514-livre-blanc-de-la-mobilite-en-free-floating-pour-une-regulation-efficace-et-pertinente-des-services.html)

[services.html](https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/514-livre-blanc-de-la-mobilite-en-free-floating-pour-une-regulation-efficace-et-pertinente-des-services.html) 2021年9月15日閲覧 6ページ。

⁶⁷⁹ 電動立ち乗り二輪車（ホバーボードやジャイロスケートと呼ばれるハンドルのないもの、及びセグウェイのようなハンドル付きのもの）及び電動立ち乗り一輪車などを含む。

⁶⁸⁰ エコロジー転換省 (2019), “Les trottinettes électriques entrent dans le code de la route”, エコロジー転換省 サイト https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2019.10.25_dp_trotinettes.pdf 2021年9月15日閲覧。

⁶⁸¹ Légifrance (2019), “Décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel”, Légifrance サイト <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039272656/> 2021年9月15日閲覧。

⁶⁸² エコロジー転換省 (n.d.c), “Accélérer la révolution des nouvelles mobilités #LoiMobilités”, エコロジー転換省 サイト <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/LOM%20-%20Nouvelles%20mobilit%C3%A9s.pdf> 2021年9月16日閲覧。

⁶⁸³ Légifrance (2019a), “Article L1231-17 - Code des transports”, Légifrance サイト https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039675232/ 2021年9月16日閲覧。

の電動キックボードを2年間運用する認可を受けている⁶⁸⁴。同市では歩道への駐車は禁止され、道路上などに専用の駐車スペースが設けられている。



図 3-5 道路上に設けられた電動キックボード駐車スペース

出典 パリ市 (Ville de Paris) ⁶⁸⁵

しかし徐々に規制が整備される中、パリでは2021年6月には夜間の歩道上で女性が電動キックボードにひかれて死亡するという事故が起きている。その後同市は上述の事業者3社に対し、中心部の一定地域では最高速度を従来の時速20kmから時速10kmに制限することを求め（車両搭載のGPS機能により指定区域に入ると自動制御が行われる）、改善されない場合は2022年10月の契約満了時に更新を行わない可能性も示唆している⁶⁸⁶。

第3項 ポストコロナに向けた動向

ポストコロナ禍に向けては、フランス各都市で設置された「コロナ禍道 (coronapiste)」と呼ばれる臨時自転車道など、自転車を対象とした一時的な措置を常設化する動きがみられる。サイクリング可能な都市・地方クラブ (Club des villes et territoires cyclables) ⁶⁸⁷が2020年12月に行ったコロナ禍における自転車及び歩行者のための一時的設備に関するアンケート調査によれば、有効回答のあった148の自治体のうち、124の自治体が歩行及び／または自転車のための暫定的なプロジェクトを少なくとも検討している（19の自治体は調査段階、10は実施中、83は完了、12は放棄または延期）。このような措置を実施している93

⁶⁸⁴ パリ市 (Ville de Paris) (2021), “Trois opérateurs de trottinettes autorisés à déployer leur flotte dans Paris”, パリ市サイト <https://www.paris.fr/pages/trois-operateurs-de-trottinettes-autorises-a-deployer-leur-flotte-dans-paris-8113> 2021年9月16日閲覧。

⁶⁸⁵ パリ市 (2019), “De nouvelles mesures pour réguler l’usage des trottinettes électriques”, Ville de Paris サイト <https://www.paris.fr/pages/de-nouvelles-mesures-pour-reguler-l-usage-des-trottinettes-electriques-6867> 2021年9月16日閲覧。

⁶⁸⁶ actu.fr (2021), “La vitesse des trottinettes électriques en libre-service bridée dans le centre de Paris”, actu.fr サイト https://actu.fr/file-de-france/paris_75056/la-vitesse-des-trottinettes-electriques-en-libre-service-bridée-dans-le-centre-de-paris_43088208.html 2021年9月16日閲覧。

⁶⁸⁷ 2,000以上の地方自治体を代表し、自転車利用の促進のための調査、啓蒙活動を行う団体。Club des villes et territoires cyclables (n.d.), “Le Club”, Club des villes et territoires cyclables サイト <https://villes-cyclables.org/le-club> 2021年9月17日閲覧。

の自治体のうち、81（87％）は、常設化または延長を計画している⁶⁸⁸。各自治体のモビリティ政策に対するコロナ禍の影響としては、自転車政策の加速につながったという回答と、地方自治体の議員のアクティブモビリティに対する意識が高まったという回答がそれぞれ約22％と最も多かった。パリでは60km強のコロナ禍道全てを常設化すると計画が発表されている⁶⁸⁹。

第4節 英国

第1項 「交通の未来」プログラム：新しいモビリティの社会実装戦略

英国交通省（Department for Transport）、低排出車両局（Office for Low Emission Vehicles、2020年11月にゼロ排出車局（Office for Zero Emission Vehicles）に名称変更）⁶⁹⁰、コネクテッド自動運転車両センター（Centre for Connected and Autonomous Vehicles）⁶⁹¹は、運輸セクターにおけるイノベーションの促進、新しい輸送市場や交通システムの創出、英国の革新者の地位の確保、交通の脱炭素化、大気質の改善、渋滞の解消、コミュニティの住みやすさの改善などをめざす「交通の未来（Future of Transport）」⁶⁹²プログラムを実施している。同プログラムではこれまで、以下の様な取り組みを行ってきた。

表 3-11 英国「交通の未来」プログラムにおける取り組み概要

分野	概要
モビリティの未来：都市戦略（Future of mobility: urban）	- 新たな都市モビリティ技術とサービスへのアプローチの指針を提示。 - 新しいモビリティは安全で全ての地域と社会層が享受でき、ゼロ排出への移行、限られた道路空間の活用につながらなければならない

⁶⁸⁸ Club des villes et territoires cyclables (2021), “Suivi qualitatif de la dynamique des aménagements cyclables et piétons de transition en France - Phase 3”, Club des villes et territoires cyclables サイト <https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/etude-amenagements-de-transition-phase-3-volet-1-lenquete.pdf?version=8cef51be> 2021年9月17日閲覧 4, 16 ページ。

⁶⁸⁹ France Bleu (2021), “Paris : la pérennisation des coronapistes commencera cet été”, France Bleu サイト <https://www.francebleu.fr/infos/transports/paris-la-perennisation-des-coronapistes-commencera-cet-ete-1617791034> 2021年9月17日閲覧。

⁶⁹⁰ 超低排出車（ultra-low emission vehicles : ULEV）の初期市場を支援することを目的とした政府部門間のチームであった低排出車局に対し、自動車からの排出量ゼロという英国政府の目標に合わせ、2020年11月にゼロ排出車局へと名称変更が行われた。交通省とビジネス・エネルギー・産業戦略省（Department for Business, Energy & Industrial Strategy : BEIS）の予算と職員により構成され、ゼロ排出車（zero emission vehicles : ZEVs）への移行支援のため、プラグイン車の普及や充電インフラの整備への資金提供を行う。

Department for Transport and Office for Zero Emission Vehicles (2020), “Road to Zero in sight as green number plates introduced on UK roads”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/government/news/road-to-zero-in-sight-as-green-number-plates-introduced-on-uk-roads> 2021年9月13日閲覧。

Office for Zero Emission Vehicles (n.d.), “About us” GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/government/organisations/office-for-zero-emission-vehicles/about> 2021年9月13日閲覧

⁶⁹¹ ビジネス・エネルギー・産業戦略省と交通省の共同事業ユニットとして2015年に設立され、官民学の各セクターから専門知識を結集し、英国におけるコネクテッド自動運転車の安全な実装による日常の移動の改善を目指す。

Centre for Connected and Autonomous Vehicles (n.d.), “About us”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/government/organisations/centre-for-connected-and-autonomous-vehicles/about> 2021年9月13日閲覧。

⁶⁹² Department for Transport, Office for Low Emission Vehicles, and Centre for Connected and Autonomous Vehicles (2020), “Future of Transport programme”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/government/collections/future-of-transport-programme> 2021年9月13日閲覧。

分野	概要
Strategy ⁶⁹³ (2019年発表)	○ モビリティ市場はイノベーション促進、消費者の恩恵のためオープンでなければならない ○ 都市部の短距離移動では徒歩／自転車／アクティブ・トラベルが最良の選択肢であるが、大量輸送機関が交通システムの基幹であり続ける ○ 新しいモビリティサービスは、公共及び民間の複数のモードを組み合わせた統合交通システムの一部として設計されなければならない ○ 新しいモビリティサービスのデータは、交通手段の選択と交通システム運用の改善のために、適切な限り共有しなければならない等
交通の未来規制レビュー (Future of Transport regulatory review) ⁶⁹⁴ (2020年実施)	● 将来に向けての交通規制の改定、イノベーションの障害となっている旧式の規制への対処を検討するため、地方交通当局、交通事業者、テクノロジー企業、業界団体、利用者団体、学術・研究機関などに対し聞き取り調査を実施 ● マイクロモビリティ、バス（フレキシブル・バスサービス）／タクシー／民間ハイヤー車、MaaSの3つが優先調査項目。 ● レビューの結果を受け、マイクロモビリティ、DRT、MaaS、障害者、交通サービスにおける地域的なリーダーシップなどについて、関係部署、事業者や利害関係者と共に規制案、ガイダンスや戦略の検討、策定に取り組む。
交通の未来：地方戦略 (Future of Transport: rural strategy) ⁶⁹⁵ (2020年～実施中)	● 上記「モビリティの未来：都市戦略」に続き、交通イノベーションによる地方部のモビリティや物流の改善を目的とした「交通の未来：地方戦略」を発表するための聞き取り調査を実施した。MaaS、電動カーゴバイクを含むマイクロモビリティ、配達用ドローン、自動運転による乗客サービスなどが調査項目⁶⁹⁶。
実験とトライアル (Experimentation and trialling) (2019年～実施中)	● コンペにより選ばれた4つの「交通の未来ゾーン」（ウェスト・ミッドランズ、西イングランド、ポーツマス及びサウサンプトン、ダービー及びノッティンガム）における自動運転車、医療物資輸送用ドローン、電気カーゴバイク。モビリティ

⁶⁹³ Department for Transport (2019), “Future of Mobility: Urban Strategy”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/government/publications/future-of-mobility-urban-strategy> 2021年9月13日閲覧 8ページ。

⁶⁹⁴ Department for Transport and Department for Business, Energy & Industrial Strategy (2020), “Future of Transport regulatory review: call for evidence on micromobility vehicles, flexible bus services and Mobility-as-a-Service”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/government/consultations/future-of-transport-regulatory-review-call-for-evidence-on-micromobility-vehicles-flexible-bus-services-and-mobility-as-a-service> 2021年9月13日閲覧 5-7ページ。

⁶⁹⁵ 英国交通省 (2020b), “Future of Transport: rural strategy – call for evidence”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/government/consultations/future-of-transport-rural-strategy-call-for-evidence> 2021年9月13日閲覧

⁶⁹⁶ Department for Transport, Centre for Connected and Autonomous Vehicles, Office for Low Emission Vehicles, and Rachel Maclean MP (2020), “Drone deliveries and seamless end-to-end journey routing could connect UK’s rural towns and communities”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/government/news/drone-deliveries-and-seamless-end-to-end-journey-routing-could-connect-uks-rural-towns-and-communities> 2021年9月13日閲覧。

分野	概要
	イ・ハブなどのトライアルを実施 ⁶⁹⁷ 。 • 2020年7月から全国の地方自治体（local area）による電動キックボードレンタルのトライアルを許可（後述） ⁶⁹⁸ 。
研究と分析 （Research and analysis）（2020年～実施中）	• MaaSの受容性、シェアモビリティに対するユーザーの程度、平等性、コネクテッド車両など、交通の未来に対する理解を改善するための調査研究。

出典 英国政府（GOV.UK）⁶⁹⁹を基に作成

第2項 コロナ禍で公共交通機関を代替する歩行・走行空間整備及び新モビリティ施策

2020年5月には、コロナ禍において、公共交通機関の負担を軽減し、アクティブ・モードとして歩行及び自転車の利用を促進するための、地方自治体に対する20億ポンド（約3,000億円）（1ポンド=150円で換算、以下同様）の投資計画が発表された⁷⁰⁰⁷⁰¹。同計画には臨時自転車レーン、歩道の拡大、自転車及びバス専用道の設置などの一時的な施策、及びロンドンの地下鉄ネットワーク上に自転車道ネットワークを構築するといった恒常的な施策への資金提供が含まれる。同時に、2021年に計画されていた電動キックボードレンタルのトライアル解禁時期を早め、同サービスの利点や公共空間への影響を評価するために、全国の地方自治体がレンタル事業者と共にトライアルを許可する方針も発表している（2020年7月にトライアル開始、詳細は後述）。その後、歩行、自転車利用の促進及び低交通量地区（Low Traffic Neighbourhood : LTN）⁷⁰²の設置推進のための戦略である「ギアチェンジ（Gear Change）」⁷⁰³（2020年7月）が、2021年3月には、「自転車及び歩行投資戦略（Cycling and walking investment strategy）2」策定の計画⁷⁰⁴が発表されている。

⁶⁹⁷ Department for Transport, Department for Business, Energy & Industrial Strategy, The Rt Hon Grant Shapps MP, and The Rt Hon Alok Sharma MP (2020), “New transport tech to be tested in biggest shake-up of laws in a generation” GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/government/news/new-transport-tech-to-be-tested-in-biggest-shake-up-of-laws-in-a-generation> 2021年9月13日閲覧。

⁶⁹⁸ 英国交通省 (2020c), “E-scooter trials: guidance for local areas and rental operators”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/government/publications/e-scooter-trials-guidance-for-local-areas-and-rental-operators/e-scooter-trials-guidance-for-local-areas-and-rental-operators> 2021年9月13日閲覧

⁶⁹⁹ Department for Transport, Office for Low Emission Vehicles, and Centre for Connected and Autonomous Vehicles (2020)。

⁷⁰⁰ Department for Transport, Office for Zero Emission Vehicles, Office for Low Emission Vehicles, and The Rt Hon Grant Shapps MP, (2020), “New transport tech to be tested in biggest shake-up of laws in a generation” GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/government/news/2-billion-package-to-create-new-era-for-cycling-and-walking> 2021年9月14日閲覧。

⁷⁰¹ 同予算20億ポンドは、2020年2月に発表された、自転車インフラ及びバスサービス（ロンドン以外）改善のための50億ポンド（約7,500億円）の投資計画の一部である。

Prime Minister's Office, 10 Downing Street, Department for Transport, HM Treasury, The Rt Hon Sajid Javid MP, The Rt Hon Boris Johnson MP, and The Rt Hon Grant Shapps MP (2020), “Major boost for bus services as PM outlines new vision for local transport”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/government/news/major-boost-for-bus-services-as-pm-outlines-new-vision-for-local-transport> 2021年9月14日閲覧。

⁷⁰² 住宅地の道路にボラードやプランターを設置して自動車による通り抜け（rat-running）を禁止し、自転車及び歩行の安全を確保し促進すること、騒音と大気汚染の軽減などを目的とした施策。

⁷⁰³ 英国交通省 (2020d), “Cycling and walking plan for England”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/government/publications/cycling-and-walking-plan-for-england> 2021年9月14日閲覧

⁷⁰⁴ Department for Transport and Chris Heaton-Harris MP (2021), “Cycling and walking investment strategy 2”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/government/speeches/cycling-and-walking-investment-strategy-2> 2021年9月14日閲覧。

「自転車及び歩行投資戦略1」は2021年までを対象として2017年に策定された。

第3項 コロナ禍を契機とした電動キックボードトライアル解禁

英国では電動キックボードの公道、自転車レーン、歩道での使用は禁止されてきた。しかし上述のように、コロナ禍において公共交通機関の代替的手段を提供することなどを目的に、2020年7月から地方自治体が電動キックボードのレンタル事業者と共に、最大12カ月間（延長可能）トライアルを行うことが可能となった。以降、トライアル実施地域の追加が続いている⁷⁰⁵。トライアル許可の法的根拠となっているのは2020年7月4日に発効した「電動キックボードトライアル及び交通標識（新型コロナウイルス）規制と一般方針⁷⁰⁶」で、電動キックボードの定義を明記すると共に、トライアル目的で用いられる電動キックボードに対し道路交通法の規制の一部を免除している。トライアルの対象としては、レンタルサービスのみが許可され、個人所有の電動キックボードの公道、自動車レーン、歩道での使用は依然として違法である。最高速度は時速15.5マイル（約25km）に制限され、ヘルメットの着用は推奨されるが義務ではない。年齢要件は16歳以上で、自動車、自動二輪車、モペッドの正規免許または仮免許の所持が必要である⁷⁰⁷。

なお、上述の電動キックボードトライアルの合法化に向けて英国交通省が行ったパブリックコンサルテーション結果概要によれば、電動キックボードがもたらし得る環境への恩恵や公共交通機関及び自家用車の代替として可能性に対し前向きな見方が多く、トライアルのための規制条件についても大半が是認した。安全性についての懸念は寄せられたものの、危険すぎるため電動キックボードの使用を合法化すべきでないという回答はごく少数であったという⁷⁰⁸。トライアルに反対意見を表明した議会交通安全諮問委員会（Parliamentary Advisory Council for Transport Safety : PACTS）⁷⁰⁹は、警察によるユーザーの取り締まりが難しいこと、欧州では（自動車依存度が高く徒歩、自転車、公共交通機関の分担率が低い北米と異なり）、体を動かさない電動キックボードが徒歩、自転車、公共交通機関を代替することが多いため、アクティブモードの促進に悪影響を及ぼすこと、歩行者や弱者に対する危険や、電動キックボード自体の安全性の問題などを反対理由として挙げている⁷¹⁰。

英国交通省は2021年、電動キックボードを交通ネットワークの一部として利用する方法やその可否についての判断に利用するため、建築・エンジニアリングコンサルティング大手

⁷⁰⁵ 英国交通省 (2020e), “E-scooter trials: guidance for users”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/guidance/e-scooter-trials-guidance-for-users> 2021年9月14日閲覧。

⁷⁰⁶ legislation.gov.uk (2020), “The Electric Scooter Trials and Traffic Signs (Coronavirus) Regulations and General Directions 2020”, GOV.UK サイト <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2020/663/introduction/made> 2021年9月14日閲覧。

⁷⁰⁷ David Hirst (2021), “Regulating electric scooters (Escooters)”, The House of Commons Library サイト <https://commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/cbp-8958/> 2021年9月14日閲覧 5ページ。

⁷⁰⁸ 英国交通省 (2020f), “E-scooter rental trials: outcome and summary of responses”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/government/consultations/legalising-rental-e-scooter-trials-defining-e-scooters-and-rules-for-their-use/outcome/e-scooter-rental-trials-outcome-and-summary-of-responses> 2021年9月15日閲覧。

⁷⁰⁹ 交通安全に関する様々な問題に対する国会議員への独立した技術諮問の提供、ロビー活動、安全に関する広報、情報提供を行う非営利公益団体。

Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (n.d.), “About”, Parliamentary Advisory Council for Transport Safety サイト <https://www.pacts.org.uk/about/> 2021年9月15日閲覧。

⁷¹⁰ Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (2020), “PACTS’ position on the trials and legalisation of e-scooters in the UK.” Parliamentary Advisory Council for Transport Safety サイト <https://www.pacts.org.uk/wp-content/uploads/e-scooters-PACTS-position-v2.pdf> 2021年9月15日閲覧 1-4ページ。

Arup（及び英国最大の非営利独立社会調査機関である NatCen Social Research⁷¹¹）に委託し、各地におけるトライアルの評価を行っている⁷¹²。

⁷¹¹ NatCen Social Research (n.d.), “About us”, NatCen Social Research サイト <https://natcen.ac.uk/about-us/> 2021 年 9 月 15 日閲覧。

⁷¹² NatCen Social Research (n.d.a), “National Evaluation of E-scooter Trials”, NatCen Social Research サイト <https://natcen.ac.uk/taking-part/studies-in-field/national-evaluation-of-e-scooter-trials/national-evaluation-of-e-scooter-trials/> 2021 年 9 月 15 日閲覧。

第4章 総括

第1節 欧州における公共交通確保の仕組み

第1項 公共サービス義務 (Public Service Obligation : PSO)

公共交通のうち商業的目的では提供されないサービス（非商業路線等）について、提供を確保するために当局が設定する義務であり、関係 EU 規則（加盟国に直接適用）は、公共サービス義務のための契約において、運営事業者に対する該当費用の補填及び/又は排他的権限の付与を当局が行う条件等について、規定契約の一般原則、内容、手続（公開入札等）、制限等といったことを欧州共同体（EC）規則 1370/2007 により規定している。

また、鉄道及びバス・トラムのうち運営上のリスクを事業者に移すサービス・コンセッション契約に限り対象としており、バス・トラムの公共サービス契約の調達を対象とする手続ガイドラインはこれとは別途 EU 指令 2014/23, 2014/24, 2014/25 により規定されている。

第2項 欧州の公共交通における主な契約制度

契約制度については、自治体等交通担当部局（PTA）から事業者に対して運行に必要な費用を安定的に支払うことにより、リスクの大部分は PTA が負い、事業者は運行費用の最小化が目標となる「グロスコスト（総費用）契約」と、予想総収入と運行費用の差額を PTA から事業者を支払う契約であり、予想総収入と実際の収入の差は事業者がリスクを負う「ネットコスト（純費用）契約」の2種類がある。

グロスコスト契約は、収入に関するリスク見通しが困難な路線の契約（バス等鉄道以外）向けであるが、利用者確保による事業者への収入増加の利点がないことから、利用者数やサービス改善によるインセンティブ追加の場合もある。また、ネットコスト契約はドイツ地域鉄道やフランス地域公共交通の約 8 割で採用している一方、PSO サービスの補償不足との指摘もある。

第2節 独仏英の制度・施策の比較及びまとめ

第1項 地方行政組織の枠組み

地方行政組織の枠組みは、中央集権・地方分権等体系国によって異なり、ドイツでは連邦制、フランス及び英国では中央集権であるが、地方行政組織は 1~3 層に分かれている。

ドイツは州の下に、郡及び基礎自治体がある 3 層構造が中心、フランスの場合は地域圏、県、コミューンといった 3 層構造、英国はカウンティ（郡）とディストリクトの 2 層構造を基本としている。特殊な形態としてはドイツでは都市州（ベルリン、ブレーメン、ハンブルグ）や郡独立市がある。複数の自治体間の広域連携については、英国では合同行政機構（Combined Authority）を設置し、仏は 1 つまたは複数の公共サービスの管理を担うコミューン間協力機関（établissement public de coopération intercommunale : EPCI）を設置する。

表 4-1 独仏英の地方行政組織の概要

	独			仏	英（イングランド）		
					1 層制		2 層制
行政組織	州（政府）		都市 州	地域圏 (region)	大都市 カウ ンシル	ユニタリ ーカウ ンシル	郡(County)
	郡	郡独 立市					ディストリク ト
	基礎自治体 (Gemeinde)						
	コミューン (commune)						
政府	連邦制			中央集権	中央集権		

第 3 項 公共交通に関する計画、運営、運行

地域交通に関する計画としては、欧州における持続可能な都市モビリティ計画 (Sustainable Urban Mobility Plans: SUMP) に該当する総合交通計画は各国にあり、ドイツでは交通発展計画 (Verkehrsentwicklungsplaene : VEP)、フランスではモビリティ計画 (Plan de Mobilité: PDM)、英国では、地域交通計画 (Local Transport Plan :LTP) がある。このうち、フランス及び英国については、法律の制度作成が義務付けられている。

また、分野別の公共交通の計画として、ドイツでは地域交通計画 (Nahverkehrsplan: NVP)、英国ではバスサービス改善計画 (Bus Service Improvement Plan : BSIP) があり、これらは法律や制度による位置づけがされており、特に英国においては、毎年の更新を求められ、その内容によるバスへの補助金の傾斜配分を試みている。

表 4-2 都市・地域の交通計画及び地域公共交通計画

	独	仏	英
都市・地域 交通計画	交通発展計画 Verkehrsentwicklungspla ene VEP	モビリティ計画 Plan de Mobilité (PDM)* ※旧 PDU (Plan de Déplaceme nts Urbains)	Local Transport Plan :LTP
公共交通計画	地域交通計画 Nahverkehrsplan: NVP		Bus Service Improvement Pan (BSIP)

第 4 項 公共交通政策の立案とその実施（運営や運行）に関するしくみ

計画や運行に関する組織のしくみとして、地域交通政策の決定や計画策定を行なう地方行政組織 (Local Transport Authority: LTA)、鉄道やバス等の公共交通のサービス提供を行う交通事業者 (Local Transport Operator: LTP) の 2 つの主体がある。

その中で、ドイツでは LTA と LTP の間に公共交通事業の運営を行う公営事業者もしくは特別目的の自治体による管理及び運営組織 (運輸連合: Verkehrsverbund) があり、地域の鉄道やバス等が提供する運賃や時刻表の調整を行い、発券や情報提供やマーケティングを通し公共交通サービスを域内で統一する役割を持つが、運輸連合によっては、予算や利益配分の主導や各交通サービス事業者との契約を通し、地域の運輸政策が実際のサービスに反映されるようになっている。なお、運輸連合は行政の代理機関である場合や事業者の連合である場合もあり、地域によりその組織形態や役割が異なる。

表 4-3 都市・地域の交通計画・運営の組織

	独（バス、トラム等）	仏（バス、トラム等）	英（バス）
組織	3層構造が基本 地方自治体 (各州が任命する任務担当者；市や郡の連合等) 公共交通運営組織 バス・トラム等：運輸連合* (自治体・事業者と一体の場合もある) 運行事業者	2層構造が基本 地方自治体（AOM） (コミュニケーション連合等又は一部事務組合) 契約 運行事業者	2層構造が基本 地方自治体（LTP） (郡や合同行政機構等の交通部局) 協定 (または契約) 運行事業者

※鉄道の場合は「地域鉄道機関」

第5項 市場概況と事業者との契約について

市場概況について、地域公共交通のうちバスの状況をみると、ドイツではドイツ鉄道の子会社である DB-Regio といった大規模事業者が存在し、英国では公営事業者の民営化の過程で登場した、大手バス事業者が存在する一方で、各地域における事業者も存在する。

その一方で、フランスにおいては、国際的に事業展開している大手公共交通事業者の寡占状態にあるといった状態である。

表 4-4 市場概況

	独（バス）	仏（バス、トラム等）	英（バス）
市場概況 (地域交通)	・ドイツ鉄道の子会社である DB Regio が大規模事業者（2020 年上半期の地域バスサービスの入札にて、契約された総走行距離の約 32% 落札）だが、民間や公営事業者も運行に参画しており、寡占状態でない。	・パリを本拠とし、国際的に事業展開している大手公共交通事業者である Keolis(フランス国鉄が 70% 出資)及び Transdev(預金供託公庫が主要株主)の 2 社のシェアが特に大きい、寡占状態にある。	・1985 年の規制緩和により売却された公営事業者に端を発する、大手バス事業者（Stagecoach, National Express, FirstGroup, Arriva, GoAhead グループ）が主要事業者だが、各地域で地元事業者も存在している。

公共交通の運行形態について、ドイツと英国については、営利サービスと非営利サービスの 2 種類があり、非営利サービスについては公共サービス契約等に基づき、入札及び契約が行われる。その一方で、営利サービスや商業路線も存在し、英国においてはロンドン以外のイングランドにおいては、市場の 8 割が商業路線となっている。その一方で、フランスでは、AOM 管内の地域公共交通ネットワーク全体を一括して提供する状況にある。

また、契約形態をみると、各国により官民のリスク分担が異なる。ドイツを例にとると、事業者へのネットコスト契約による予測収入の妥当性といったリスク発生の可能性などを踏まえ、グロスコストをする場合が多いとみられる。なお、事業者選定は、入札額その他サービス品質の評価、またそれに伴うインセンティブを検討していることもみられた。

表 4-5 公共交通の運行・契約形態

	独（バス）	仏（バス、トラム等）	英（バス）
公共交通の 運行形態	○非営利サービス ・運営組織が定める要件（サービス水準や車両基準等）を含む公共サービス契約締結が必要 ・公的補填及び／または独占権を確保可能。 ○営利サービス ・公共サービス契約を必要としないが、基本的に公的補填を受けられない。ただし、移動制限者向け運賃割引など、特定条件の損失へ公的補填を受けられる（営利／非営利サービスの決定は州ごとに異なる）	○AOMによる運営 ・地域公共交通サービスを自ら運営して直接提供するか、第3者に委任するか選択可能。 ○委託契約の方式 ・事業者へのリスク移譲が無く収入が変動しない公共調達、事業者への運用リスク移譲があるサービス・コンセッション調達の2種類がある。 ※パリ首都圏（イル・ド・フランス地域圏）は、AOMであるイル・ド・フランス・モビリティが、公共交通サービスの運営に関して交通事業者に委託し、直接契約を適用	○商業路線 ・ロンドン以外イングランドでは規制緩和以降、助成金なしでサービス提供する民間事業者が多数（市場の約8割）。 ○非商業路線 ・社会的に必要な路線や採算が取れにくい路線は、LTAが入札実施（ロンドン以外の市場約2割） ※ロンドンは、1985年バス市場の規制緩和を免除されたため、2000年以降はロンドン交通局がバス専門の子会社 London Bus Services Limited を通じ、地域のバスサービスの入札を実施
契約形態	・収入予想に基づくネットコスト契約のリスクなどを踏まえ、多くがグロスコストを採用（ただし事業者側は、運賃収入が上振れしても受け取る金額が変わらない懸念あり）。	・すべての運営リスクを事業者が負うネットコスト契約がサービス・コンセッション調達の約8割を占める。	・バス運営に係る入札が必要となる状況がそれぞれ異なるため、入札の計画方法は様々（グロスコスト、ネットコスト双方あり）。
事業許可・ 契約範囲	・許可当局 <i>Genehmigungsbeörden</i>）は、各州法により規定 ・概して公共サービス契約に基づく運営権は、路線ごとに与えられる。	・パリ首都圏以外は、各都市・地域ネットワーク一括で契約する。	・ロンドン地域以外では、英国交通省傘下の独立規制機関である交通委員会（各地域担当の委員が存在）が各事業者のサービス登録を主管。
近年の市場 規制の動向	・モビリティプラットフォームによる運送契約の仲介やシェアードエコノミーに対応するための規定。	・大都市で契約を分割し、契約規模を適正化することにより、新規参入促進を図る予定。	・規制緩和による高品質なバスサービス提供の失敗や、資金調達、投資不足といった課題から LTA の権限を強化。

また、近年の市場規制の動向をみると、フランスでは各都市・地域でのネットワークを一括して契約する方式である。またパリ首都圏では国営企業との直接契約が EU のルールにそぐわないなどの理由から法改正を行い、パリなど大都市では契約を分割し新規参入の促進を予定している。その一方で、規制緩和により市場の参入退出が自由化されていた英国では、各都市・地域にバスサービスの連携が図れていない点を踏まえ、地方行政組織の規制強化が

図られている状況にある。一方でドイツでは、シェアードエコノミーに対応するための規定が取り込まれている。

第6項 公共交通に関する財源

公共交通に関する財源については、各国で整備されているが、国により内容が異なり、ドイツでは鉱油税収、フランスでは事業所への従業員の給与総額をベースとした課税、英国では、バスサービス事業者が負担する燃料費の一部を補填する補助金がある。また、これらの用途はインフラ整備のみならず、公共交通の運営にも活用されている場合もみられる。

表 4-6 公共交通に関する主な財源・制度

	概要
独	○公共近距離旅客輸送の地域化に関する法律（通称、地域化法：RegG） ・ドイツ再統一による鉄道事業再編において、地域公共交通機能の責任主体を連邦政府から州政府に移行し、州政府が近距離公共交通（主にインフラ以外の運営費）に使用できる資金を分配することを定めた法律。 ○地域交通助成法（GVFG） ・自動車交通の過剰状態を解消し、移動需要を公共交通に振り向けるとする指針を実現するため、連邦予算（鉱油税収）を各地域の公共交通向け（当初はインフラのみ、後にバスや鉄道の運営まで拡大）に配分する目的で策定。 ○共同任務及び財政補助の解消に関する法律（通称、解消法：EntflechtG） ・上記 GVFG をコントロールする法律、2007～2019 年に公共交通インフラ向けの補助金を分配（2019 年末に失効）
仏	○モビリティ負担金（VM、旧 VT） ・法定任意税であり、AOM が管轄区域内に拠点を有する従業員 11 名を超える事業所から、従業員の給与総額を課税ベースとして徴税。 ○国からの補助金（環境グルネル法に基づく TCSP プログラムなど） ・専用空間を持つ公共交通（軌道系交通機関と BRT 用バス専用レーン:TSC P）を整備するための重車両対象の環境税など
英	○COVID-19 バスサービス支援助成金（CBSSG） ・コロナからの回復、LTA の機能向上、ゼロ排出車両の確保等に利用。 ○バス事業者補助金（BSOG） ・バス事業者が負担する燃料費の一部を補填するため、英国交通省が自治体や事業者事前に支払う補助金で、過疎地域のバスサービスやデマンド交通の支援、EP やフランチャイズ促進などに利用。

また、学生や高齢者・障害者への割引による減収などへの補填措置については、中央政府（国）や地方政府による補填措置が各国で整備されている。

表 4-7 割引による減収等への補填措置

	概要
独	○学生割引に対する補填（PBefG、一般鉄道法） ○障害者割引に対する補填（社会法典） ○鉄道事業者の収益不足分（運輸連合による補填措置）
仏	○Améthyste（高齢者・障害者）：各県からの補助金 ○Imagine R（学生・若者）：特定県／コミューンからの補助金または償還金 ○Pass'Local（ローカルパス）：地方自治体からの補助金 ○Abonnements scolaires（スクールパス）：特定の県からの補助金または償還金、特定のコミューンからの補助
英	○高齢、障害 ・イングリッシュ・ナショナル・コンセッショナルリー・トラベル・スキーム ：一部時間帯を対象としたバス運賃無料化。国・地方が出資し、TCA 指揮 ・地方自治体が主導している裁量的運賃割引制度 ：年齢、モード、早朝・夜間、介助者のなどで割引 ○子供、学生 ・地方自治体が主導している裁量的運賃割引制度 ：5～16 歳の子供を対象に運賃の割引や無料化、パス配布等を実施 ・教育省主導の支援：移動約（アクセス、治安、所得、障害など）がある子供への支援

第7項 新しいモビリティに関する施策動向

新しいモビリティに関する施策動向では、ドイツではカーシェアリング、フランスでは MaaS 等の新しいモビリティソリューション、また英では、新しいモビリティの社会実装戦略とあり、シェアリングモビリティや MaaS のほか、モビリティハブがあげられている。

表 4-8 新しいモビリティに関する施策動向

	概要
独	○2017 年「カーシェアリング法」をドイツ連邦法として制定 ・地域当局公認の事業者による道路上専用の駐車スペース設置許可 ・カーシェアリング車両の利用者に対する駐車料金の減免措置を許可 ・2020 年道路交通法改正でも優遇政策促進のための規定整備（駐車スペース標識、車両識別マーク）
仏	○2019 年「モビリティ新法」：全ての市民の日常の移動を、価格、利便性、環境等の面で具体的に改善 ・MaaS 等の新しいモビリティソリューションの導入促進、モビリティのエコ化等 ・具体的な取り組み例： →「指定された駅、マルチモーダルハブ、及びバスステーションにおいて 2024 年 1 月 1 日までに安全な自転車駐輪場を提供すること」を規定 →これに基づく法令で対象 1,133 カ所の駅（年間 10 万人、1 日あたり 275 人が利用する SNCF 及び RATP の駅）と、その駅が設置しなければならない駐輪スペースの最低台数（10～1,000 台）を規定
英	○「交通の未来」プログラム：新しいモビリティの社会実装戦略 ・2019 年以降、運輸セクターにおけるイノベーションの促進、新しい輸送市場や交通システムの創出、英国の革新的地位の確保、交通の脱炭素化、大気の質の改善、渋滞の解消、コミュニティの住みやすさの改善などを目指す取組み（英国運輸省、ゼロ排出車両局、コネクテッド自動運転車両センター）

謝辞

本調査研究を進めるうえで、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）及び、吉田樹氏（福島大学 人文社会学群 経済経営学類 准教授）に調査研究全般にわたり非常に有益なご助言をいただいた。また、調査中の各国状況については、寺田一薫氏（東京海洋大学海洋科学技術研究科 教授）、板谷和也氏（流通経済大学経済学部 教授）、遠藤俊太郎氏（（一財）交通経済研究所主任研究員）、柴山多佳児氏（ウィーン工科大学交通研究所 上席研究員）のご助言を得て進めた。さらに、ワシントンコア L.L.C、小田島芳氏、森圭子氏、谷津麻由子氏、地引史子氏、チムディ・オビエヌ氏の協力を得て調査を実施した。

関係各位に感謝の意をここに示す。

第 1 編 参考資料

参考 1 欧州におけるサービス水準に関する規格

公共交通サービスの利便性を高め、利用者にとって魅力的な選択肢とするため、欧州では主に以下の3つの基準がサービスの水準設定・確保に活用されており、特に欧州規格 EN 13816 と EN 15140 が採用される。公共交通サービスの質を改善するには、まずはサービスの頻度、スピード、価格、柔軟性、安全性等に関する利用者のニーズや期待値を把握し、それを基に既存のサービスの評価（長所、短所の特定等）を行う必要がある⁷¹³。EN 13816 と EN 15140 等の規格を用いることにより、ステークホルダーによる同プロセスへの関与の強化、エビデンスを基にした意思決定や、論理的な代替案との比較が可能となる⁷¹⁴。

- **欧州規格 EN 13816**…公共旅客サービス水準の目標設定、パフォーマンス評価、評価の反映方法等を定めている規格。欧州標準化委員会（CEN）によって 2002 年に発表されており⁷¹⁵、CEN 加盟国は独自の国内規格に反映する必要がある⁷¹⁶。
- **欧州規格 EN 15140**…EN 13816 の補足的な位置づけの規格であり、CEN によって 2006 年に発表された。EN 13816 を基に公共交通サービスのサービス水準を特定・評価するにあたり、交通当局や交通事業者が参考にできる基本的な要件の例や、推奨事項をまとめている⁷¹⁷。
- **国際規格 ISO 9001**…国際標準化機構（ISO）が定める品質マネジメントシステムに関する国際規格。製品やサービスが消費者のニーズや各種規制要件を満たしていることを保証し、消費者の満足度向上に資することを目的としている。様々な組織や産業分野への適応が可能な規格であり⁷¹⁸、公共交通のサービス水準を定める際に EN 13816 等と併用される場合があるという情報がある⁷¹⁹。

これらの規格が定めるサービス要件を基に、各交通当局が各サービス契約で求める要件を設定し、競争入札等を通じて事業者に遵守を求める。実際の契約に当たっては、前述の EC 1370/2007 や各国の関連法が適応される⁷²⁰。ここでは、欧州規格 EN 13816 と 15140 の詳細についてまとめる。

⁷¹³ International Transport Forum (2013)。

⁷¹⁴ ISO (n.d.), "ISO 9000 FAMILY QUALITY MANAGEMENT", ISO サイト <https://www.iso.org/iso-9001-quality-management.html> 2021 年 10 月 12 日閲覧。

⁷¹⁵ CEN (2002), "Transportation-Logistics and services", ブカレストイルフオブエリア交通当局サイト, <https://tpbi.ro/file/2021/02/EN-13816-standard-Service-Quality-Definition-Targeting-and-Measurement-EU-2002.pdf> 2021 年 10 月 12 日閲覧。

⁷¹⁶ Cenelec (n.d.), "European Standards", Cenelec サイト <https://www.cenelec.eu/european-standardization/european-standards/> 2022 年 2 月 12 日閲覧。

⁷¹⁷ iTeh, Inc (2019), "EN 15140:2006", iTeh, Inc サイト <https://standards.itih.ai/catalog/standards/cen/0fb2fd5d-1eab-4708-953a-em72b1d3a5668/en-15140-2006> 2022 年 2 月 10 日閲覧。

⁷¹⁸ ISO (n.d.a), "ISO 9001:2015", ISO サイト <https://www.iso.org/standard/62085.html> 2022 年 2 月 19 日閲覧。

⁷¹⁹ Vladislav ZITRICKÝ, Jozef GAŠPARÍK, Lumír PEČENÝ (2015), "THE METHODOLOGY OF RATING QUALITY STANDARDS IN THE REGIONAL PASSENGER TRANSPORT", ResearchGate サイト <https://core.ac.uk/download/pdf/226930593.pdf> 2022 年 2 月 1 日閲覧。

⁷²⁰ Florian Mueller (2018), "Adynamic techno-economic evaluation framework for hybrid regional train architectures", ResearchGate サイト <http://systemarchitect.mit.edu/docs/mueller18a.pdf> 2022 年 2 月 23 日閲覧 27 ページ。

1) 欧州規格 EN 13816

EN 13816 は、公共旅客サービスの質に関する目標と評価を定め、サービスに関する競争入札等を実施する際の指標を提示することを目的とした規格であり、定義されるサービス水準は適切で明確、利用者の優先度に沿ったものでなければならないとしている。この規格の特徴は、サービスの質を利用者（乗客、周辺コミュニティ）と提供者（交通事業者、交通当局、警察、道路管轄部局等）の両方の立場から議論していることであり、両者の期待値に差が生じた場合、利用者の不満やリソースの無駄などの問題が発生すると警鐘が鳴らされている⁷²¹。

以下の図は、EN 13816 の基盤となるサービスの質の循環（Quality Loop）の概念を図式化したものであり、図内左側がサービス利用者の視点、図内右側がサービス提供者の視点を示している。サービス水準を設定する場合、まずは利用者のニーズ（図内左上、Service quality sought）を特定する必要がある。利用者のニーズを基に、サービス提供者は達成すべきサービスの質に関する目標を設定する必要があるが（図内右上、Service quality targeted）、この目標はできる限り利用者のニーズに沿ったものであることが望ましい。しかしながら、実際にサービスを提供する場合には、不可抗力による遅延等も発生するため、必ずしも提供者が目標を達成できるとは限らない。提供者は自身の視点で提供されたサービスの質を評価する（図内右下、Service quality delivered）と共に、利用者にも評価を依頼する（図内左下、Service quality perceived）。この評価の過程で、利用者の新たなニーズが特定され、再び提供者による目標設定が行われるという循環が生れる⁷²²。

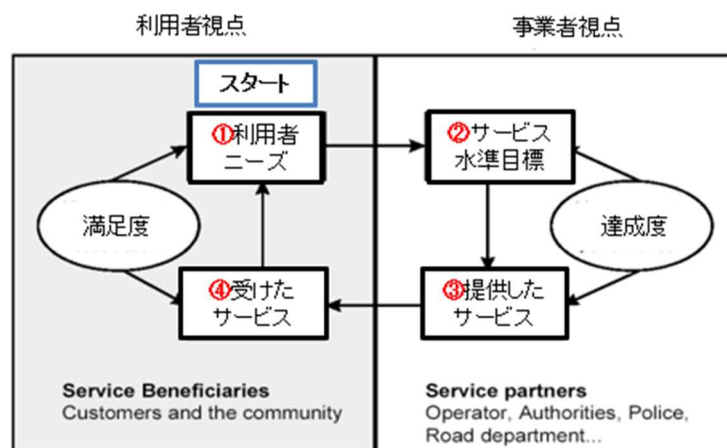


図 S-0-1 EN 13816 で示されているサービスの質の循環図
出典 OECD を基に作成⁷²³

この循環では利用者による主観的な評価が大きな役割を果たすため、計画通りに提供者がサービスを提供できたとしても、利用者が高い不満を示すことも想定されている。このような場合、提供者側で実施する客観的な評価との摺り合わせが重要となる。EN 13816 では、利用者満足度を測るための利用者満足度調査（Customer Satisfaction Survey : CSS）や、また EN 13816 では、サービス水準を設定・評価するにあたって、以下の 8 つの基準を提示している⁷²⁴。

⁷²¹ International Transport Forum (2013)。

⁷²² International Transport Forum (2013)。

⁷²³ International Transport Forum (2013)。

⁷²⁴ CEN (2002)。

<EN 13816 が定める 8 つのサービス基準>

- ① サービスの提供度合い、可用性 (availability) : 地理的、時間的、本数、交通モードの多様性などを含めた提供状況
- ② アクセシビリティ (accessibility) : 公共交通機関へのアクセスの容易さ (他の交通モードとの接続などを含む)
- ③ 情報提供 (Information) : 公共交通機関システムに関する系統立った情報提供がなされているかどうか (利用者が旅程を立てるのに役立つ情報)
- ④ 時間 (Time) : 適時性
- ⑤ 顧客対応 (Customer Care) : 標準的なサービスと個々の顧客のニーズの間を埋めるためにできる限り近い方法を提供するためのサービス要素
- ⑥ 快適性 (Comfort) : 公共交通機関での旅をより快適にするためのサービス要素
- ⑦ 安全性 (Security) : 実際にとられている対策や、活動などを通して乗客が保護されている感覚を得られているか
- ⑧ 環境への影響 (Environmental Impact) : 公共交通サービスの提供による環境への影響

以下の表は、EN 13816 で提示されている、これら 8 つのサービス基準それぞれの詳細をまとめたものである。

表 S-3 EN 13816 が提示している各サービス基準の詳細

	基準	詳細
1. サービスの提供状況	1.1 モード	—
	1.2 ネットワーク	乗降点までの距離、乗り換えの必要性、カバーされている地域
	1.3 運行	運行時間、運行頻度、積載量
	1.4 適合性	—
	1.5 信頼性	—
2. アクセシビリティ	2.1 外部インターフェイス	歩行者、自転車、タクシーの乗客、自家用車ユーザ
	2.2 内部インターフェイス	出入り口、構内移動、他の PPT モードへの乗り換え
	2.3 チケット販売	ネットワーク内での購入、ネットワーク外での購入、改札
3. 情報提供	3.1 一般情報	可用性について、アクセシビリティについて、情報源について、所要時間について、顧客対応について、快適性について、安全性について、環境への影響について
	3.2 平常時の運行情報	周辺地図、乗降地点の特定、進行方向の表示、ルートに関すること、時間に関すること、運賃に関すること、切符の種類に関すること
	3.3 異常時の運行情報	ネットワークの現在/予想状態に関すること、使用できる代替手段、返金/補償に関すること、ご意見・苦情に関すること、忘れ物に関すること
4. 時間	4.1 乗車時間	旅行計画、アクセス、退出、乗降地点と乗換地点、車内
	4.2 運行スケジュール遵守	定時性、規則性
5. 顧客対応	5.1 コミットメント	顧客オリエンテーション、イノベーションとイニシアチブ

	基準	詳細
	5.2 顧客インターフェイス	問い合わせ、苦情、補償
	5.3 スタッフ	利用のしやすさ、商業的姿勢、スキル、見た目
	5.4 支援	運行障害発生時、手助けが必要な乗客に対しての支援
	5.5 チケットオプション	柔軟性、割引運賃、スルー（乗り継ぎ）チケット、支払いオプション、一貫性のある運賃計算
6. 快適性	6.1 乗客用施設の使用可能	乗降地点、車内
	6.2 座席とパーソナルスペース	車内、乗降地点
	6.3 乗車の快適性	走行中、発車/停車、外部要因
	6.4 周囲の状況	雰囲気、天候からの保護、清潔性、明るさ、混雑、騒音、その他の不愉快な活動
	6.5 補助的設備	トイレ/洗面所、手荷物やその他物品、通信、リフレッシュメント、商業サービス、エンターテインメント
	6.6 人間工学	移動しやすさ、家具のデザイン
7. 安全性	7.1 犯罪の防止	抑止的なデザイン、照明、可視的監視、スタッフ・警官の存在、ヘルプポイントが明示されている
	7.2 事故の防止	サポートの存在/目に見える（手すりなど）、危険物の回避/可視性、スタッフによる積極的な安全活動
	7.3 緊急時対応	設備と計画
8. 環境への影響	8.1 汚染	排気、騒音、視覚的汚染、振動、埃や泥、異臭、ゴミ、EMI
	8.2 天然資源	エネルギー、空間
	8.3 インフラ	振動の影響、道路や線路の摩耗、使用可能なリソースの需要、その他の活動による妨害

出典 CEN⁷²⁵

2) 欧州規格 EN 15140

EN 15140 は、EN 13816 に沿った形で交通事業者や交通当局がサービス水準を設定・評価するのに役立つ、手順や要件、指標などを提示している。サービス水準の設定・評価にあたり、例えば EN 15140 では、以下の様な提案がなされている⁷²⁶

<EN 15140 が提案している事項例>

- 利用者のニーズや優先度を把握するため、利用者アンケートを実施する
- 利用者のニーズと交通事業者の内部事情・管理状況のバランスを取る
- 交通事業者が利用者に対して明確にサービス改善の成果を示す（特に利用者にとって目に見える成果）
- ピーク時と非ピーク時のサービス水準を分け、より多くの利用者に影響を及ぼすピーク時のサービス水準を優先する
- 交通当局と交通事業者間の契約においてサービス水準が言及される場合、責任の所在を明確にし、両者による要件の理解と合意を徹底する 等

また以下の表では、EN 15140 が提示している利用者満足度の計測方法とパフォーマンス指標の一例を示したものである。

⁷²⁵ CEN(2002)。

⁷²⁶ International Transport Forum (2013)。

表 S-4 EN 15140 が提示している利用者満足度の計測方法とパフォーマンス指標（例）

要件	利用者満足度の計測方法	パフォーマンス指標
可用性	利用者満足度調査 (CSS) ・モードへのアクセス ・利用者のニーズを満たせるかどうか	＜地域内で利用可能なモード＞ ・各モードにアクセス可能な住民の割合 ・ニーズを満たし得るモードにアクセス可能な住民の割合 ・交通拠点から特定の距離に住んでいる住民の割合
運用	CSS—頻度	＜サービスの最低頻度＞ ・最低限のサービス頻度を満たした割合
信頼性	CSS—ネットワークへの信頼度	＜ネットワークの信頼度＞ ・乗り換え中に発生した遅延の割合

出典 GaSparik⁷²⁷

3) 各国での適応状況

一般的に欧州の地下鉄サービスの多くは EN 13816 を基にサービス水準を設定していると言われている⁷²⁸。ここでは、EN13816 等の各種規格のドイツ、フランス、英国における適応状況について説明する。

- ・ドイツ…ドイツの国家標準化団体であるドイツ規格協会（Deutsches Institut für Normung）は EN 13816 を承認しており⁷²⁹、ドイツ国内の複数の認可組織が EN 13816 認可を交通事業者に提供している（例：SPS Intercert GmbH⁷³⁰、DEKRA⁷³¹）。実際に、ドイツの地域鉄道サービスでは EN 13816 を基盤にサービス水準が設定されており、ボーナス・マルス制度⁷³²と併用で運用されている。地域公共交通サービスを担う大手企業 DB レギオ（ドイツ鉄道（Deutsche Bahn : DB）の子会社）も EN 13816 を採用しており、同社の場合、同規格が定める要件以上の要件も考慮しているという⁷³³。
- ・フランス…フランスの標準化団体で、ISO 加盟組織でもある ANFOR（L'Association française de normalisation）も、EN 13816 を承認している⁷³⁴。同国エコロジー移行省の傘下機関であるリスク・環境・移動・国土整備に関する研究・技術センター（CEREMA）は公式ウェブサイト上で、フランスにおける都市公共交通サービスの水準は（強制力はないものの）EN 13816 や、ANFOR の

⁷²⁷ Vladislav ZITRICKÝ, Jozef GAŠPARÍK, Lumír PEČENÝ (2015)。

⁷²⁸ International Transport Forum (2013)。

⁷²⁹ FIS (2005), “DIN EN 13816 - Servicequalität im Öffentlichen Personenverkehr”, FIS サイト <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/144786/> 2022 年 2 月 23 日閲覧。

⁷³⁰ SPS (n.d.), “Certification of Public Transport Services | UNI EN 13816”, SPS サイト <https://spsintercertsa.mtic-group.org/certification/sectoral/public-transport-services-uni-en-13816> 2022 年 2 月 10 日閲覧。

⁷³¹ DEKRA (n.d.), “Zertifizierung nach DIN EN 13816”, DEKRA サイト <https://www.dekra.de/de/din-en-13816-zertifizierung/> 2022 年 2 月 10 日閲覧。

⁷³² 業績に応じて報酬とペナルティを運用するシステムのこと。

⁷³³ ETC (n.d.), “DIN EN 13816 and its Implementation by DB Regio”, YUMPU サイト <https://www.yumpu.com/en/document/read/7871263/din-en-13816-and-its-implementation-by-db-regio> 2022 年 2 月 14 日閲覧。

⁷³⁴ Afnor Editions (2002), “NF EN 13816”, Afnor Editions サイト <https://www.boutique.afnor.org/en-gb/standard/nf-en-13816/transportation-logistics-and-services-public-passenger-transport-service-qu/fa106878/20221> 2022 年 2 月 5 日閲覧。

独自認証である NF 281（2016 年改訂）⁷³⁵に準じており、以下の様な利用者視点の要件が採用されていると説明している⁷³⁶。

<フランスで採用されているサービス水準の判断要件>

- ・ スケジュールの正確性
 - ・ 安全性
 - ・ クレームの処理
 - ・ 問題発生時の対応
 - ・ 偽造等への対処
 - ・ 快適さ
 - ・ ネットワークへのアクセシビリティ
 - ・ 情報の包括度
 - ・ 安定的な情報提供
 - ・ 案内の質
 - ・ 機材の清潔さやメンテナンス
 - ・ 車両の信頼性 等
- またエコロジー移行省傘下の交通品質サービス局（L'Autorité de la qualité de service dans les transports : AQST）が 2021 年 4 月に発表した報告によれば、フランスで過去に実施された公共交通のサービス水準に関する調査 38 件の多くでも EN 13816 が採用され、利用者視点の評価が重視された。これらの調査の多く（72%）は、利用者を代表する国・地域・コミュニティレベルの団体によって行われたもの（53%は国内でも公共交通サービスが充実しているイル・ド・フランス州の団体）で、交通当局が定める一般的な要件（スケジュールの正確性、キャンセル時の対応、全体的な利用者満足度など）よりもさらに広範な要件（EN 13816 に基づいたもの。サービスの種類、快適さ、情報へのアクセス等）についての利用者の声の収集を目的としていたという⁷³⁷。
- 英国…英国の国家規格団体である英国規格協会（British Standards Institution、BSI）も EN 13816 を承認している⁷³⁸。同時に英国では、（1）移動時間メトリック（Journey Time Metric : JTM）や（2）利用者の損失時間（Lost Customer Hours : LCH）、（3）超過待ち時間（Excess Wait Time : EWT）等がサービス水準を図る上での基準として用いられている。前者二つはロンドン地下鉄、3 つ目はロンドンバスで重視されており、これらの基準は公的補助を得る上での基準ともなっている。それぞれの詳細は以下のとおりである⁷³⁹。
- **移動時間メトリック（JTM）**…利用者による地下鉄ネットワーク内の移動全体にかかった時間を基にしており、入り口からプラットフォームまでの移動時間、乗車券の購入にかかった時間、プラットフォーム上での待ち時間、乗り換えにかかった時間、プラットフォームから出口までの移動時間等が考慮される。利用者に対するアンケート調査等を基に時間を算出し、現状や利用者のニーズを把握する。

⁷³⁵ Afnor Certifications (2016), “Règles de certification”, Afnor Certifications サイト https://www.t2c.fr/sites/default/files/Nouvelle_arborescence/PDF/Norme%20NF281.pdf 2022 年 2 月 11 日閲覧。

⁷³⁶ Cerema (2018), “Zoom sur ... l'Autorité de la qualité de service dans les transports”, Cerema サイト <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/newsletters/transflash/transflash-ndeg-412-fevrier-2018/zoom-auteurite-qualite-service-transports> 2022 年 2 月 10 日閲覧。

⁷³⁷ エコロジー移行省（Ministère de la Transition écologique）（2021）, “La mesure participative de la qualité de service dans les transports publics: une pratique amplifiée par l’usage des nouvelles technologies”, AQST サイト <http://www.qualitetransports.gouv.fr/IMG/pdf/210412-cp-aqst-mesure-participative-nouvelles-tech.pdf> 2022 年 2 月 21 日閲覧。

⁷³⁸ Bsi.shop (2002), “Transportation. Logistics and services. Public passenger transport. Service quality definition, targeting and measurement”, Bsi.shop サイト <https://shop.bsigroup.com/products/transportation-logistics-and-services-public-passenger-transport-service-quality-definition-targeting-and-measurement/standard> 2022 年 2 月 22 日閲覧。

⁷³⁹ International Transport Forum (2013)。

- **利用者の損失時間（LCH）** …2 分以上の地下鉄のサービスの中断（要因は問わない）によって発生した、利用者の待ち時間を基準としている。待ち時間や場所、サービスの中断時間等が考慮され、それらを利用者が失った時間として認識する。例えば、朝のピーク時間の都心部におけるサービス中断と、日曜の夜の時間帯の郊外におけるサービス中断では、中断時間が同じだとしても前者の方が多くの利用者の時間損失につながるため、影響が大きいと考える。
- **超過待ち時間（EWT）** …予定されていたバス利用者の待ち時間（scheduled wait time : SWT）と、実際の待ち時間（actual wait time : AWT）の差から算出する。算出が比較的簡単で客観的であり、また利用者とのコミュニケーションに活用し易いという利点がある。インペリアル・カレッジ・ロンドンは、サービス水準要件の中でも利用者の立場に立ったものと評価している。

- またロンドン交通局の 2015 年の報告書によれば、別途同局では、利用者の公共交通サービスへのアクセス・レベル（Public Transport Access Level）、出発点から到着地点までの移動時間、利用者が利用するサービスや施設（職場、店、学校、病院等）の有無（catchment analysis）等も、都市交通計画を策定する上での重要な水準として見ている⁷⁴⁰。

⁷⁴⁰ Transport for London (2015), “Assessing transport connectivity in London”, Transport for London サイト <https://content.tfl.gov.uk/connectivity-assessment-guide.pdf> 2022 年 2 月 10 日閲覧 4 ページ。

参考 2 欧州公共交通分野における有識者等に対するヒアリング結果

第1節 フランスの公共交通市場に関するヒアリング（Trans-Missions 社）

要点

- フランスの公共交通市場は Keolis、Transdev、RATP が支配しているが、公共交通当局は新規企業の契約入札を積極的に推奨している。
- 契約条件の詳細が決まっており、事業者が価格のみで競争するドイツ等に比べ、フランスの競争入札契約は、応札者が自由に提案できる余地が大きい。
- 運行頻度やネットワーク密度の最低水準を規定する法律はない。多くの自治体ではコスト節約のため公共交通サービスをピーク時にのみ提供している。
- 子供や高齢者のための運賃割引を義務付ける法律はないが、ほとんどの自治体では割引運賃が設定されている。ただし、障害者と退役軍人のための運賃割引は法律で義務づけられている。

ヒアリング先

Beat Mueller 氏： Senior Consultant

第1項 略歴

スイス出身の Mueller 氏は、10 年前からフランスを拠点に活動し、ここ 3 年間はフランスの複数の公共交通当局のコンサルタントを務めている。公共交通国際連合（UITP）の交通経済委員会の委員長であり、フランスの公共・鉄道交通連合（UTP）やスイス、ドイツの公共交通協会にも携わっている。

第2項 フランスの公共交通市場概観

スイスや日本に比べると、フランスのイル・ド・フランス州以外の地域では公共交通がそれほど好まれず、質もかなり低い。近年では大きな改善がみられるのもまた事実である。改善に貢献してきた要素として Mueller 氏は、決定事項に基づき法律や予算の改定を素早く行うというフランスの特徴、及びサパン法⁷⁴¹の施行から競争入札制度が推進され、既存のシステムに対する再考が常に要求されていることを挙げている。

運行頻度やネットワーク密度の最低水準を規定する法律はない。多くの自治体ではコスト節約のため公共交通サービスをピーク時にのみ提供しており、1 日を通して一貫したサービスが利用できないことが、公共交通機関の人気を下げる一因となっている。確かに多くの人々がピーク時に公共交通を利用して移動するものの、それ以外の時間帯にサービスが提供されないとなると、例外的な状況（例えば遅れて出勤する際など）が生じた際、公共交通に頼ることができなくなる。このような状態から利用者を増やすには、まず、時間帯によってはほとんど空席となっても一貫したバスサービスを提供し、人々

⁷⁴¹ 1993 年 1 月 29 日に制定され汚職の防止並びに経済活動及び公的手続における透明性に関する法律」で、公契約や公共事業委託における手続の透明性や公平な競争の確保等を規定した。当時の経済・財務大臣の名を冠し「サパン法（Loi Sapin）」と通称される。

豊田透 (2017), “【フランス】経済活動の透明性と汚職防止に関する法律”, 国立国会図書館デジタルコレクションサイト

https://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_10322294_po_02710106.pdf?contentNo=1&alternativeNo=
2021 年 12 月 27 日閲覧。

のネットワークに対する信頼を築かなければならないことを当局は理解する必要がある。

フランスの公共交通ネットワークの質は一般に貧弱であるため、利用者を引きつけるために運賃は低く設定されている。その結果、運賃収入は通常、ネットワークのコスト全体の 10～20%程度しかカバーできない⁷⁴²。運賃があまりに低いため、一部の自治体では、公共交通を無料化しても損失は大きくない。例えば、ある自治体の年間乗車券が 30 ユーロであるとする、公共交通機関の無料化によって、管理コストが下がり、乗車券の印刷にかかる経費もなくなるため、実際にはコストを削減することができる。チケットの価格が低すぎるということとは認識されているが、価格の引き上げは政治的に難しい。

第3項 イル・ド・フランス州の公共交通市場

イル・ド・フランス州は、フランスの地域公共交通市場全体の約半分を占めている。従来、同地域のバス契約は、Keolis、Transdev、RATP の子会社を中心とする一部の企業に直接発注されていた。同地域で最大の独立系民間事業者は SAVAC だが、その受託規模はこれらの大手企業傘下の子会社には遠く及ばない⁷⁴³。

現在では、EU からの圧力もあり、イル・ド・フランス州の公共交通市場は開放されつつある。現在、パリ近郊のバス路線の入札が行われており、2022 年からは、パリ市内のバス路線も競争入札の対象となる。トラム T9 路線の競争入札も実施された。

第4項 イル・ド・フランス州以外の公共交通市場

公共交通システムを持つ自治体は 200～250 あるが、中にはバス 5～10 台という規模の場合もある。1994 年にサパン法が施行されて以来、イル・ド・フランス州以外では競争入札が主流となり、市場の 8～9 割が民間企業によって運営されている。ただし、ここでも民間企業の多くは、Keolis、Transdev、RATP に買収されており、国全体として業界は合従連衡の流れにあるといえる。

フランス当局は、大手 3 社の寡占に対処するため、入札に外国事業者を呼び込もうとしているが、同 3 社が入札のプロセスを複雑にする等参入障壁を築いてきたことや、収益性が低いことから、外国企業にとって魅力が低い（フランスとスペインの国境付近で営業しているスペイン企業は数社ある）。フランスの交通サービス事業者の多くは利益率が 2%程度であり、RATP はパリ以外では赤字になることもある（ただし RATP はこの数字を個別に公表していない）。

フランスの地域公共交通市場において事業者の利益率が低い理由について、Mueller 氏は次のように述べている。2000 年頃までは、大手 3 社の間でカルテル的な取り決めがあり、競争からの保護と高い利益率を実現できていた。しかし、その後当局の調査を受け、多額の罰金を支払うことになり、3 社間の結託は崩壊した。そして、2008 年前後の金融危機の影響で市場が縮小する中、2010 年頃からは RATP がパリ以外の市場にも参入してきたことで、各社は市場シェア及び運営規模の維持のために価格を下げざるを得ず、利益率が押し下げられた。また、競争入札制度が初期段階にあった 1980～1990 年代

⁷⁴² Mueller 氏は、国や自治体によって運賃カバー率の算出方法が大きく異なる（例えば運賃割引や、投資を含む場合など）点に注意を促している。

⁷⁴³ 第 1 編 第 1 章 公共交通の市場規制及び入札・契約の制度 第 3 節 フランス 第 5 項 官民の役割分担（行政側の発注・契約形態等） 3) 都市交通（イル・ド・フランス州） 参照。

から、当局はしばしば、事業者側にとって過度に有利な利益率の条件を与えるという間違いを犯していた。特に高い利益率を享受していた代表例が **Veolia Transport**（後の合併により現在の **Transdev**）である。この教訓から、当局は **Trans-Missions** 社のような外部専門コンサルタントを起用し、契約締結や更新の際の入札プロセスの設計、実施及び契約条件についての助言を受けるようになった。

第5項 競争入札における課題

大手 3 社が市場を支配する中、当局は、他の事業者による競争参入の促進を試みている。例えば、契約規模が小さく、路線も個別入札になると、小規模な事業者では採算が取りにくいいため参入障壁の一つとなる。特に通学バスの契約でよく見られた状況である。しかし、従来は県が通学交通を管轄し、地域公共交通は各自治体や自治体間組織（以下、自治体等）が管轄することという区別がなされていたが、現在は、通学輸送の権限が県から可能な限り自治体等や州に委譲され、通学バス路線とその他の地域バスサービスを組み合わせることができるようになってきている。したがって、バス路線をまとめて地域全体を入札対象とすることが多くなっている。

一方で、契約規模が大きすぎてもこれが新規参入の障壁になりえる。例えば、リヨンの交通ネットワークは単一契約で運営されており、過去 2 回の入札では、**Keolis** が唯一の入札者であった。このような大型の入札に応札するには、大部分の企業、特にフランスでの経験がない企業には知識が不足している。また、入札に必要な労力は膨大であり、リスクに見合うだけの価値は期待しにくい。そこで、パリ近郊のバスネットワークは 40 契約、パリ市内では 12 契約に分割されることになった（2021 年 12 月発表）。リヨンとボルドーもバスネットワークを複数の契約に分割する予定である。このように、契約規模をどのように設定するかが、市場において新規参入を促すひとつの鍵であるといえる。

第6項 調達・契約の種類

フランスの公共交通サービスの調達方式は、大きく分けて 2 種類ある（例外もある）。主な調達方式は、事業者がマーケティングを含むネットワーク運営全体に責任を持ち、運賃収入全てを収集するコンセッションである。この方式では、事業者と当局の間でリスクが共有され、事業者利用者増加に向けた明確なインセンティブを与える。最も推奨される調達方式であり、公共交通に関する調達全体に占める割合も拡大している。

もう一つの調達方式は、公共調達（**marchés publics**）である。現在でも通学バスのサービス契約や、村などの非常に小さな市場で採用されており、一般的にはグロスコスト契約を通じて調達が行われる。公共調達の利点は、入札プロセスが容易であり、より多くの入札者が参加しやすいことである。多くの場合、事業者はサービスの内容と入札価格を提示するだけでよく、運賃収入の予測などを提供する必要はない。

コンセッション調達の理想としては、事業者が運賃からマーケティングや発券に関し責任を持ち、運賃収入を全て保持できるという形態がわかりやすい。しかしネットワーク内に複数の事業者がいる場合、収入分配や、マーケティング、発券をどう調整するかという問題があるため、通常、特により大規模の都市では、当局が運賃、販売、発券体系を直接管理することになる。この際、事業者間共通の月間乗車券などが導入されると、運賃収入の配分が難しくなる。そこで例えばパリでは、事業者が運賃収入は保持しない一方、乗客数予測を提示し、乗客 1 人当たりの見込み報酬（例えば、1 人当たり 90

セント）と、当局と合意した固定金額を受け取るという新しい契約の形態が導入されている。この例では事業者にとっての報酬の最大 3 分の 2 が乗客数と連動するため、予測した乗客数に達しなかった場合の事業者のリスクは依然として大きい。また、契約には、乗客数が予測を上回った場合、超過収益を事業者と当局の間でどのように分配するかに関する条項も含まれる。

フランスにおいて、競争入札による調達では、当局が固定的に提示する条件は非常に少ない。このため、事業者は入札の際に乗客当たり報酬、乗客数目標、定時性目標、さらには運行時間などの提案で競争することができる。これにより、ドイツのように当局が詳細を決め、事業者が価格のみを競う入札形態よりも、より効果的に競争を促すことができる。Mueller 氏は考えている。事業者の柔軟な提案が認められれば、競争入札は価格と品質の両面で驚くような結果を生むことがある。例えば、マルセイユの地域急行サービス（TER）の初の競争入札は、旧契約よりも安い総費用で、サービス水準は倍という結果になった⁷⁴⁴。

第7項 DRT

フランスの法律では、公共交通当局に対し、高齢者と障害者のための特別なサービスを全ての公共交通ネットワークに設けることが法律で要求されている。これらは通常 DRT サービスだが、特に農村部では効率的に運営することが非常に困難である。当局は、コストを抑えるために、例えば、24 時間前の予約を必須とするなど、利用を難しくするような設定にしていることが多い。そのため、高齢者や障害者の多くは、あらかじめ時間の決まっている医療機関の受診時にしかこのようなサービスを利用していない。

第8項 運賃割引

フランスでは、障害者及び退役軍人を対象とした公共交通機関の割引運賃を提供することが法律で義務付けられている。法律での義務付けはないものの、通常、高齢者や子供にも割引運賃が提供されている。

第9項 国からの財政支援

フランス政府は、トラムやハイサービスレベルバス⁷⁴⁵（専用レーンを走る bus rapid transit : BRT の一種）など、一部の地域インフラプロジェクトに対して財政支援を行うが、公共交通の運営に対する資金提供は行っていない。

通学交通向けに割り当てられたフランス政府からの補助金はなく、州及び自治体等は、フランス政府から交付される一般財源を一部利用して通学交通に資金を提供している。

⁷⁴⁴ 2021 年 10 月、プロヴァンス＝アルプ＝コート・ダジュール州が、マルセイユ・ニース間 TER の 2025 年から 10 年間の運営委託先を Transdev に決定した（その他の入札者は SNCF と伊 Trenitalia 傘下の Thello）。Transdev は、現行の SNCF の運行頻度の倍となる 1 日 14 往復や、サービスの質、信頼性、規則性、定時性の向上などを提示している。

RailTech.com (2021a), “A first in France: Transdev to take over TER Marseille-Nice from SNCF”, RailTech.com サイト <https://www.railtech.com/infrastructure/2021/09/09/transdev-to-take-over-ter-service-marseille-and-nice-from-sncf/?gdpr=accept> 2021 年 12 月 24 日閲覧。

Transdev (2021), “Transdev remporte le premier appel d’offres ferroviaire régional en France, avec l’attribution de la ligne Marseille-Toulon-Nice dans la région Sud”, Transdev サイト <https://www.transdev.com/fr/communiqu%C3%A9-de-presse/transdev-remporte-premier-appel-doffres-ferroviaire-regional-france-attribution-ligne-marseille-toulon-nice-region-sud/> 2021 年 12 月 24 日閲覧。

⁷⁴⁵ bus à haut niveau de service : BHNS。

第2節 ドイツの運輸連合や財政等に関するヒアリング（KCW 社）

要点

- ドイツの地方自治体（特に都市部）における地域バスの契約は大部分が自治体所有の公営企業である交通サービス事業者に入札を経ず発注されている。
- 運輸連合の構成としては大きく 3～4 つのモデルに集約することができるがそれでも運輸連合毎に地域の状況に応じて様々に組織されている。
- 学生、障害者などに割引運賃を提供する事業者への払い戻し用として指定された連邦政府からの支給金はない。

ヒアリング先

Henning Palm 氏 : Managing Director

第1項 KCW の概要

KCW は 1998 年にハンブルク運輸連合（Hamburger Verkehrsverbund : HVV）の一部門が独立して設立された民間コンサルタント会社である。主に公共交通当局を顧客として競争入札や随意契約による鉄道及びバスサービスの調達を支援しており、利益相反を回避するため民間事業者向けの事業は行っていない点が特徴である。ドイツ、オーストリア、スイスといったドイツ語圏を主要市場とするが、フランスに Trans-Missions⁷⁴⁶ という子会社も有する。

設立当初は公共交通機関が競争入札手続きを確立するにあたっての支援を目的とし、“Competition Competence Centre”（競争能力センター）の頭文字をとり KCW と称していた。当時、KCW は EU 規制によりドイツの全ての公共交通ネットワークで競争入札が義務付けられると予想していたが、実際にはそうならなかった（「当初の推測は半分だけ正しかった」と Palm 氏は述べている）。現在、ドイツの大部分の地域鉄道サービスには競争入札が導入されているが、EC 規則 No.1370 / 2007 では依然として自治体が所有する公営企業に対する随意契約が認められている。このため、KCW の頭文字は残しているものの、“Competition Competence Centre” の名称は使用していない。

第2項 運輸連合

1) 歴史的な変遷（運賃連盟、運輸連盟から運輸連合へ）

自家用車がそれほど普及しておらず、公共交通サービス運営の収益性が高かった 1930～50 年代頃には、各事業者が主体となり公共当局から独立して公共交通サービスを提供していた。この事業者主体の時代に、運賃連盟（Tarif gemeinschaft）や運輸連盟

（Verkehrsgemeinschaft）と呼ばれる、事業者同士の任意の協働形態が登場した（付記 1 を参照）。これらは純粋に事業者の観点で組織され、市場に共通運賃やサービスを導入するためのネットワークであり、運輸連合に比べると統合の度合いが緩く、正式な営業所や企業体は持たなかった。

しかし、自家用車の普及などにより、公共交通サービスの提供における公共当局の役割が大きくなり、現在、ドイツの大部分の公共交通については公共交通当局により運行スケジュールの計画、サービス水準の策定やサービス調達が行われている。鉄道交通は州の管轄であり、それ以外は郡や市の管轄であるが、どの地方自治体は何を管轄するか

⁷⁴⁶ 第 3 編 第 11 章 その他 第 2 節フランスの公共交通市場に関するヒアリング（Trans-Missions 社） 参照。

はそれぞれの州法により規定されている。協働の形態としても運輸連合（Verkehrsverbund）を介した統合への強い傾向がみられ、特に主要な人口集中地域では、運輸連盟及び運賃連盟は非常に希少な存在となっている。

2) 運輸連合のモデル

運輸連合については法的な統一の定義は存在しない。組織構成の分類モデルは付記 2 のようにいくつかあるが、運輸連合毎に地域の状況に応じて様々に調整した形で組織されており、全く同一の形態は存在しないといえる。地域で決定できることは地域で決定すべき、という連邦国家の理念に基づいた特徴である。

運輸連合間で共通している機能としては、時刻表、発券、マーケティング、乗客への情報提供の統一化がある。運輸連合が一つのブランドとなるため、利用者側では通常、同一運輸連合に属するネットワーク内で移動する際に、どの特定の事業者がサービスを提供しているかを意識する必要がない。

3) 運賃収入

法律により、全ての運輸連合において、運賃は個々の事業者により徴収される。各運輸連合は、事業者間で公平に運賃収入を分配するためのメカニズムあるいはアルゴリズムを設定している。収入分配方法の決定には多くの交渉が伴い、一度確立されたメカニズムを変更することは非常に難しくなっている。

第3項 無料／割引運賃提供のための財源

州政府は、連邦政府により支給される補助金を原資として、無料/割引運賃等を提供する事業者に対する払い戻しを行っている。ただし、連邦政府から州に特定の項目（通学交通、高齢者、障害者向け運賃等）を指定して資金が提供されているわけではない。

事業者への払い戻し水準を算出する方法としては、事業者が割引の対象となる利用者の数を見積もって一括して払い戻し金を受け取る方法と、実際の割引利用者の数を集計して申告する方法の 2 種類があり、事業者はより多くの金額を確保できる方法を選択する傾向にある。農村部では、通学バスが農村部のバスネットワークの中核をなしていることが多く、このような割引運賃に対する補助金の提供が重要である。

第4項 地域公共交通の契約

ドイツでは、大部分の都市が地域バスの契約を自治体が所有する公営企業に随意契約で直接発注している。ただし、一時的に競争入札を行ったものの、その後、直接契約に戻したケースもある。競争入札を活用したことのある例としてはフランクフルトが最も大きな都市で、今でもいくつかの路線の契約が競争入札で結ばれているが、このような都市でも徐々に自治体が所有する企業との随意契約に回帰する傾向がみられる。英国では自由競争が行き過ぎたとして今後は競争入札等によって路線バス市場を「（再）規制」とされるが、これは（公営企業が多くを提供する）ドイツの現行の体制と比較すればまだ「規制緩和」された市場環境であると考えられる。

一方、ドイツの地方の郡では、公共当局が公共交通サービスを提供する公営企業を所有していないため、地域バスサービスに対し競争入札が行われることがより一般的である。地方のバス市場ではドイツ鉄道のバス事業子会社が最大のプレーヤーである。

ドイツで随意契約による直接受注が多い理由としては以下が考えられる。

- 規制により、契約期間が8～10年に制限されているため、民間事業者がそれを越えた長期的な計画を立てることが難しい
- 自治体が所有する公営企業は、雇用を提供し、より高い賃金を確保する、または公共交通のイノベーションのための実験といった特定の政治的目標を達成するという役割も果たし得る。そして、自治体所有の公営企業との直接契約であれば、価格交渉をせず当局が事業者に特定の行動を取るように指示できるため、このような目標の達成のための手段として用いることが容易である。
- 自治体所有の交通サービスを提供する公営企業はより広い公共サービスを提供する公益事業持株会社（シュタットベルケ（Stadt Werke））の一部であることが多い。つまり、エネルギーや水道といったその他の公共サービスを提供するグループ企業が存在する。通常、エネルギー部門や水道部門は収益性が高いため、これらの利益を原資に一般的に赤字であることが多い交通部門の業績を補填することができる。実際、市の公共交通機関への支出がシュタットベルケの資金調達の一部に内包されていることが多く、自治体の公共交通機関の予算は不透明であることも少なくない。地域の政治家にとっては便利な仕組みである。

第5項 地域公共交通のサービス水準

ドイツの公共交通機関の路線、運行間隔やサービス水準は、常に公共交通当局によって決定され、一般公開される地域交通計画に記載される。法律では、当局はまず民間事業者に、これらのサービスの補助金なしでの提供を申請する機会を与えなければならない（これを「マーケット・イニシアチブ」と呼ぶ）。ほとんどの場合、民間企業はこれらの路線を補助金なしで提供しても採算が合わないと判断する。この場合、当局は自治体所有の公営企業と直接契約を結ぶことになる。

有名な例では、バーデン＝ヴュルテンベルク州プフォルツハイム（Pforzheim）市で、民間企業（ドイツ鉄道のバス事業子会社）が意外にもマーケット・イニシアチブによる地域バスサービスの提供を申請したことがある。プフォルツハイムのケースは、以下のような特徴があり、民間企業が黒字でサービスを提供できる機会が生まれたと考えられている。

- 契約上、事業者は現在一般的でないディーゼルバスを使ってサービスを提供することが認められた
- 同地域はサービスレベルが高く、地形的にも住民が徒歩で移動する可能性が低い
- 当局は事業者が達成すべき最低レベルを、当局の真の希望より低く設定していた。つまり、自治体所有の事業者に対しては民間事業者に求められるよりも高いサービス水準が求められていた。

とはいえ、このようなケースが今後発生する可能性は低い。ディーゼルバスの時代は終わり、契約にはより大きな投資とインフラが必要となることが多く、民間企業にとっては魅力的ではない可能性が高まっているからである。また、民間企業は、補助金なしで路線を運行することに伴い、新型コロナ禍で発生したような需要の落ち込みによる収益リスクを避けたいとも考えている。

第6項 新型コロナ禍の影響

多くの国と同様、ドイツの地域公共交通機関もパンデミックの影響で需要が減少した。手短な解決策としては、国や州からの追加資金で旅客運賃の不足を補填するという

方法が選ばれた。この緊急資金を提供する際、当局が事業者に過大な補助を与えることは許されず、EU 規制を順守するよう注意する必要がある。

付記 1：公共交通における協働の形態

表 S-5 公共交通における協働の形態

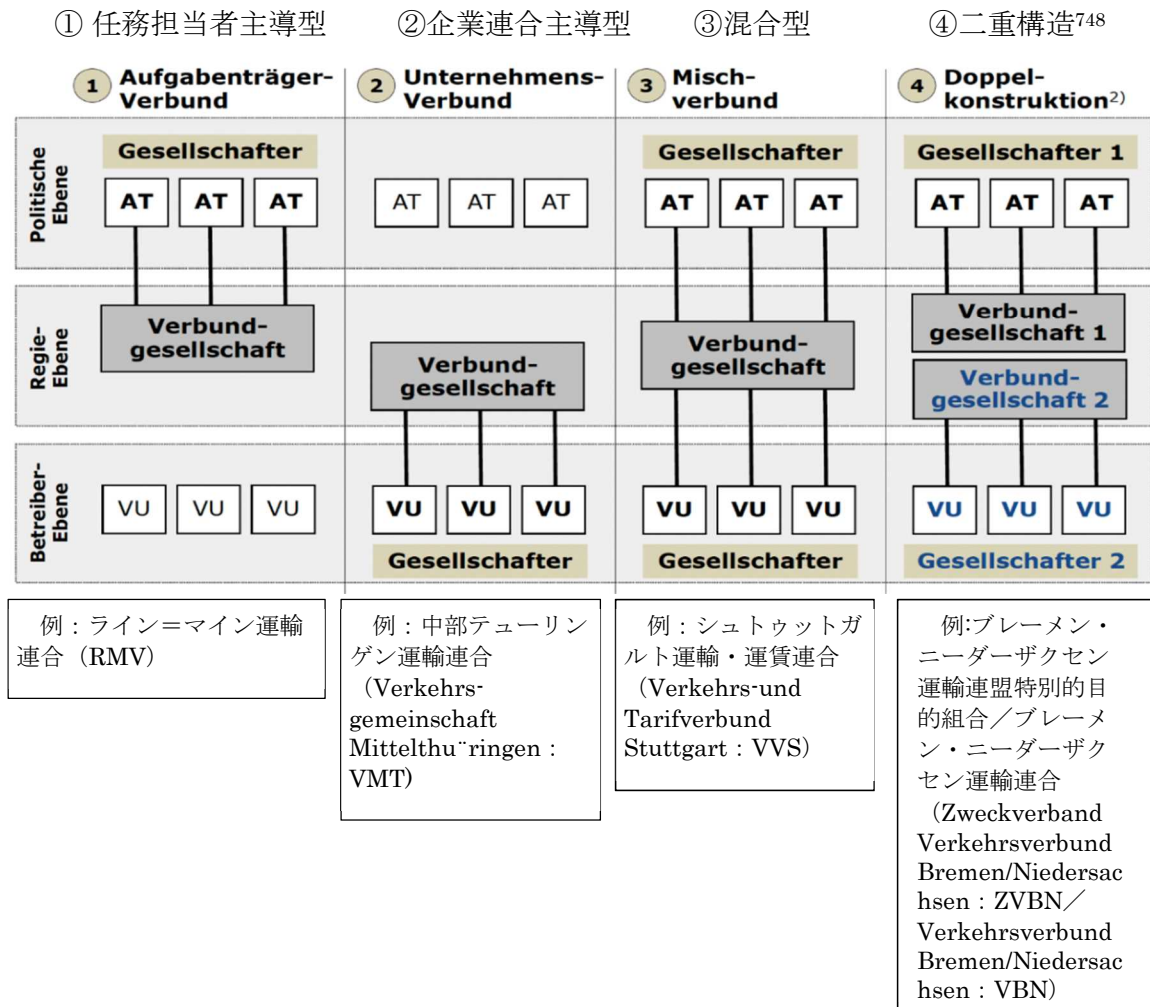
協働形態	特徴
運賃連盟 (Tarifgemeinschaft)	・ 運賃エリア/適用に関する調整 ・ 書面による合意（運賃、収入配分などについてののみ）
運輸連盟 (Verkehrsgemeinschaft)	・ 上記に加えて輸送サービス、時刻表などについても協働 ・ 書面による合意
運輸連合 (Verkehrsverbund)	・ 様々な分野での協働関係 ・ 法的に独立した会社（通常は GmbH）であり、特に調整業務において重要な責任を負う ・ 包括的な契約を結ぶことが多い

出典 Marc-Oliver Wille and Arne Beck ⁷⁴⁷を基に作成

⁷⁴⁷ Marc-Oliver Wille and Arne Beck (2010), “Quantifizierte Darstellung von Verbundformen in Abhängigkeit von gewählten Kriterien: Analyse deutscher Verkehrsverbünde”, Konferenz "Kommunales Infrastruktur-Management"サイト https://www.kim.tu-berlin.de/fileadmin/fg280/veranstaltungen/kim/konferenz_2010/vortraege/vortrag---wille_beck.pdf 2022年2月23日閲覧。

付記 2：運輸連合の組織形態モデル

付記 1 に示した通り、運賃連盟や運輸連盟に比べて、運輸連合はより広範にわたる分野で事業者間が連携する仕組みとなっているが、この実態は上述の通り各地域の特性等を踏まえ、様々な形態がありえる。そのため、これらを定型化して議論することは困難であるとされるが、一部の資料（注：2010 年時点の資料）においては運営主体の相違から分類すると、運輸連合は以下の 4 モデルに整理できるとされる。



用語	定義
PolitischeEbene	政策レベル（サービス水準の決定を行う）
Regie-Ebene	管理レベル（サービスの調達、調整を行う）
Betreiber-Ebene	事業者レベル（サービスの運営を行う）
Gesellschafter	株主
Verbund-gesellschaft	複合企業
AT (Aufgabenträger)	任務担当者
VU (Verkehrsunternehmen)	交通事業者

図 S-2 運輸連合の組織形態に関する 4 分類
出典 Marc-Oliver Wille and Arne Beck⁷⁴⁹を基に作成

⁷⁴⁸ 二重構造は運賃連盟や運輸連盟のこともある。

⁷⁴⁹ Marc-Oliver Wille and Arne Beck (2010)。

