

国土交通政策研究 第 171 号(2)

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 2 編

先進的なモビリティの導入に関する調査対象都市(国)の選定、計画や施
策の概況の把握

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2編 先進的なモビリティの導入に関する調査対象都市（国）の選定、 計画や施策の概況の把握

第1章 ドイツヘッセン州北部地域	3
第1節 モビリティ統括機関：北ヘッセン運輸連合（NORDHESSISCHE VERKEHRSVERBUND：NVV）.....	5
第2節 北ヘッセン運輸連合における交通ネットワーク（カッセル市の概況）.....	10
第3節 SUMPにおける目標及び戦略.....	14
第4節 デマンド交通に関する取組み.....	16
第5節 新しいモビリティと道路空間活用.....	19
第6節 ドイツヘッセン州北部地域 インタビュー結果.....	22
第2章 ドイツブレーメン州	27
第1節 モビリティ統括機関：ブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合（ZVBN： ZWECKVERBAND VERKEHRSBUND BREMEN/NIEDERSACHSEN）.....	28
第2節 ブレーメン市における交通ネットワーク.....	32
第3節 SUMPにおける目標.....	34
第4節 新しいモビリティと道路空間活用.....	36
第5節 CIVITASプロジェクト.....	42
第6節 ドイツブレーメン州 インタビュー結果.....	45
第3章 フランス グルノーブル・メトロポール	54
第1節 モビリティ統括機関（AOM） SYNDICAT MIXTE DES MOBILITÉS DE L'AIRE GRENOBLOISE (SM MAG).....	55
第2節 各広域連合における交通ネットワーク及び市場概観.....	58
第3節 SUMP 及び近年の交通関連の施策.....	64
第4節 新しいモビリティと道路空間活用：グルノーブル駅・モビリティハブ.....	69
第5節 その他の表彰歴：EUROPEAN GREEN CAPITAL AWARD.....	71
第6節 フランスグルノーブル・メトロポール インタビュー結果.....	72
第4章 フランス ミュルーズ	78
第1節 モビリティ統括機関（AOM） M2A.....	79
第2節 交通ネットワーク及び市場概観.....	80
第3節 SUMP における目標.....	85
第4節 新しいモビリティと道路空間活用：MAAS.....	86
第5節 ミュルーズ市街地都市再生プログラム（2006～2013年）.....	86
第6節 フランスミュルーズ インタビュー結果.....	89
第5章 英国 グレーター・マンチェスター	98
第1節 合同行政機構（GMCA）と交通当局（TfGM）.....	98

第2節	交通ネットワーク及び市場概観.....	102
第3節	SUMPにおける目標.....	113
第4節	新しいモビリティと道路空間活用：モビリティハブ.....	116
第5節	英国グレート・マンチェスター インタビュー結果.....	121
第6章	英国 サフォーク郡.....	133
第1節	サフォーク郡交通管轄の組織・財政等.....	133
第2節	サフォーク郡の交通インフラと主要な事業者.....	138
第3節	入札・契約に関する規定等.....	148
第4節	SUMPにおける目標.....	152
第5節	DfT 僻地交通基金（RMF）への申請却下.....	157
第6節	英国サフォーク郡 インタビュー結果.....	159
第7章	英国 ハートフォードシャー郡.....	165
第1節	ハートフォードシャー交通管轄の組織・財政等.....	165
第2節	ハートフォードシャー郡の交通インフラと主要な事業者.....	168
第3節	入札・契約に関する規定等.....	173
第4節	SUMP 及び近年の交通関連の施策.....	174
第5節	英国ハートフォードシャー郡 インタビュー結果.....	182
第8章	調査対象都市における特徴、課題等のまとめ.....	187
第1節	ドイツ.....	187
第2節	フランス.....	188
第3節	英国.....	188
第2編	参考資料.....	193
参考1	モビリティハブ事例に関する比較表.....	195
参考2	調査対象都市の交通サービス等に関する基礎データ.....	201

第2編

先進的なモビリティの導入に関する調査対象都市
(国) の選定、計画や施策の概況の把握

第1章 ドイツ ヘッセン州北部地域

ヘッセン州はドイツ中部に位置し、北部のカッセル行政管区（図 1-1 右図内青色）、中部のギーセン行政管区（図 1-1 右図内黄色）及び南部のダルムシュタット行政管区（図 1-1 右図内ピンク色）の3管区による自治体制となっている。このうちヘッセン州北部地域はカッセル行政管区（Regierungsbezirk Kassel）にほぼ重なる地域である。カッセル行政管区の総人口は121万9,000人（2017年）¹、総面積は8,288平方キロメートルである²。主要都市としては、行政管区の中心が置かれ同地域北部に位置する郡独立市のカッセル（Kassel）市（人口約20万人）、同地域南西部のフルダ郡に属するフルダ市（人口約22万人）がある³。

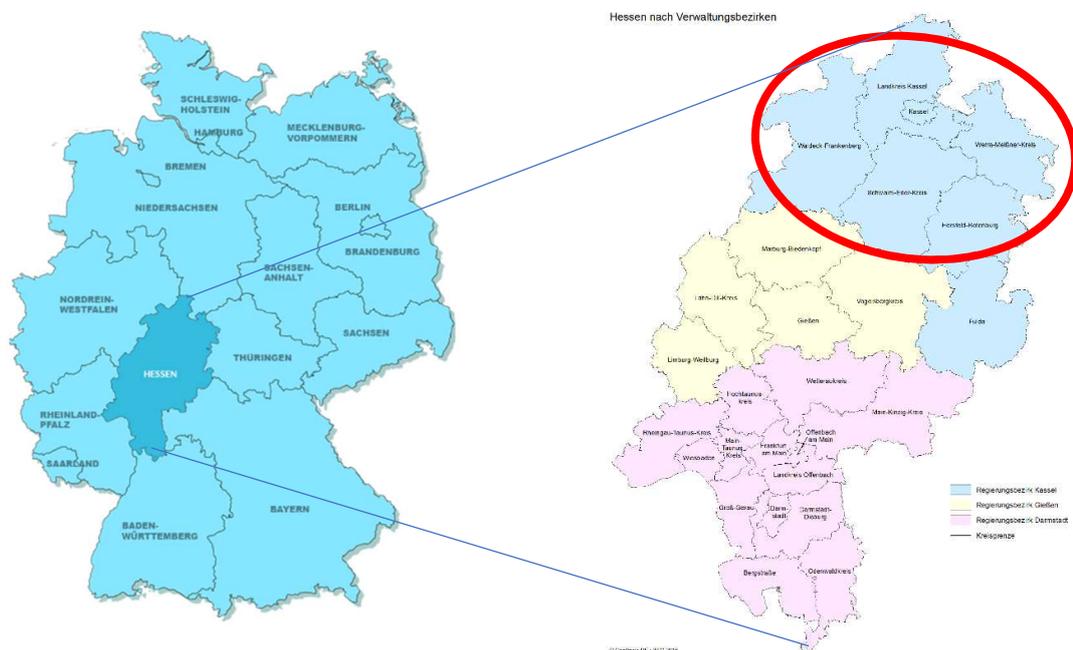


図 1-1 ヘッセン州の位置（左）及びカッセル行政管区（右、青色の部分）

注：右図内赤丸は北ヘッセン運輸連合（NVV）の管轄地区を示す。同図が示すとおりカッセル行政管区の中でフルダ郡だけはライン＝マイン運輸連合（RMV）の管轄地域とされている。

出典 ヘッセン州統計局⁴などを基に作成

¹ Statistische Berichte (2018), “Die Bevölkerung der kreisfreien Städte und Landkreise Hessens am 31. Dezember 2017 nach Alter und Geschlecht”, Statistische Berichte サイト

https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/HEHeft_derivate_00007949/AI6_i17.pdf 2021年11月19日閲覧。

² Regierungspräsidium Kassel (n.d.), “Regierungsbezirk Kassel”, Regierungspräsidium Kassel サイト

<https://rp-kassel.hessen.de/%C3%BCber-uns/region-nordosthessen/regierungsbezirk-kassel> 2021年11月8日閲覧。

³ Statistische Berichte (2018).

⁴ ヘッセン州統計局（Statistik Hessen）（2021）, “Gebiet in der hessischen Statistik”, ヘッセン州統計局サイト

<https://statistik.hessen.de/zahlen-fakten/bevoelkerung-gebiet-haushalte-familien/gebiet/gebiet-einleitung> 2021年11月9日閲覧。

ヘッセン州の運輸連合としては北部と南部を管轄する2組織が存在する。具体的には、カッセル行政管区ではフルダ市のあるフルダ郡を除き州政府や地方自治体が100%出資する北ヘッセン運輸連合（Nordhessische Verkehrsverbund：NVV）⁵が公共近距離交通機関の運行などを調整する役割を担っている。

一方で、ギーセン行政管区、ダルムシュタット行政管区及びカッセル行政管区のフルダ郡ではライン＝メイン運輸連合（Rhein-Main-Verkehrsverbund：RMV）⁶が公共交通機関の調整を行っている。NVVが管轄する北部と比較して、同運輸連合の管轄地域には金融都市のフランクフルト・アム・メイン（Frankfurt am Main）やヘッセン州の州都ヴィースバーデン（Wiesbaden）などの大都市がある。さらに、RMVの管轄地域には隣接するラインラントファルツ州の州都マインツ（Mainz）の一部など他州の領域が含まれる⁷。

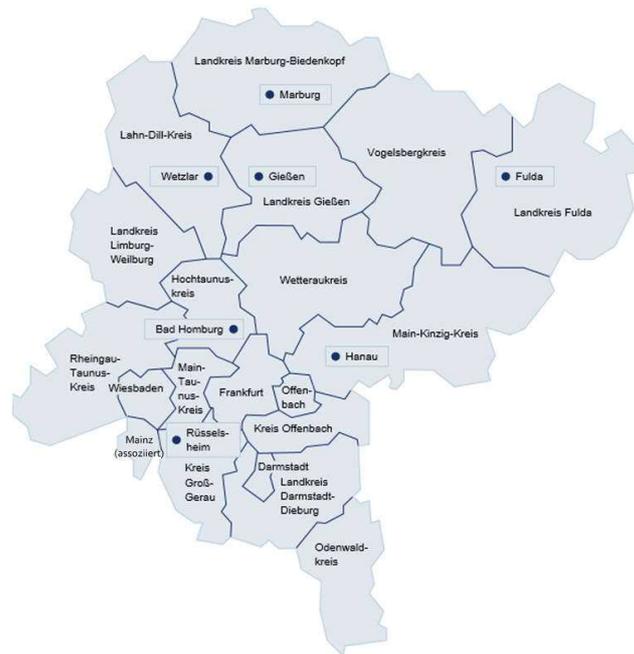


図 1-2 ヘッセン州南部 RMV の管轄地域

出典 RMV⁸

⁵ Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) (n.d.), “NVV:Home”, Nordhessischer Verkehrsverbund サイト <https://www.nvv.de/> 2021年11月13日閲覧。

⁶ Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) (n.d.), “Struktur des RMV”, Rhein-Main-Verkehrsverbund サイト <https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/struktur-des-rmv> 2021年11月12日閲覧。

⁷ RMV (n.d.)。

⁸ RMV (n.d.)。

第1節 モビリティ統括機関：北ヘッセン運輸連合（Nordhessische VerkehrsVerbund：NVV）

第1項 概要

北ヘッセン運輸連合（Nordhessische Verkehrsverbund：NVV）は1994年に設立された⁹。根拠法である「ヘッセン公共近距離旅客輸送法（Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen、略称はÖPNVGheまたはÖPNVG）¹⁰」が2012年に改正された際に同州の中部と南部を管轄するRMVとの統合について議論されたが、州政府のNVVに対する補助金がRMVの管轄地域に流れてしまう可能性や、交通網の整備を独自に決定することができなくなるとの懸念から統合にいたらなかったという経緯がある¹¹。同運輸連合の管轄する地域の広さは約7,000平方キロメートル、鉄道の総延長7,113キロメートル、利用状況は4億8,360旅客人キロに上る。加盟する鉄道、トラム、バスの運営会社の数はドイツ鉄道（DB）の地域子会社を含め34社である¹²。同地域の全営業距離のうち約70%がバスによるものとなっている¹³。

表 1-1 NVV が管轄するエリア概要（2021年6月30日時点）

地方自治体の名称	面積 (km ²)	人口 (人)
カッセル市 (Stadt Kassel)	107	200,227
カッセル郡 (Landkreis Kassel)	1,293	236,921
シュヴァルム＝エーダー郡 (Schwalm-Eder-Kreis)	1,539	179,924
ヴァルデック＝フランケンベルク郡 (Landkreis Waldeck-Frankenberg)	1,849	156,502
ヘルスフェルト＝ローテンブルク郡 (Landkreis Hersfeld-Rotenburg)	1,098	120,123
ヴェラ＝マイスナー郡 (Werra-Meißner-Kreis)	1,025	99,918
合計	6,910	993,615

出典 ヘッセン州統計局の資料を基に作成¹⁴

NVVの管轄地域には115の市や地方自治体が含まれ総人口は約100万人である。同管轄地域の人口の3分の1が全体の6%の面積を占める、カッセル市並びに同市に隣接するカッセル郡及びシュヴァルム＝エーダー郡の一部に居住している（図 1-3 の濃い橙色の部

⁹ Hessischen/Niedersächsischen Allgemeine (HNA) (2014), “Gemeinsam mehr bewegen”, Hessischen/Niedersächsischen Allgemeine (HNA) サイト <https://www.hna.de/wirtschaft/nordhessen-champions-sti228633/gemeinsam-mehr-bewegen-nvv-3827861.html> 2021年11月9日閲覧。

¹⁰ ドイツ連邦交通・デジタルインフラ省 (2013), “Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen”, Forschungs-Informationssystem (FIS) サイト <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/Entry.56726.Display/> 2021年11月9日閲覧。

¹¹ Frankfurter Allgemeine Zeitung (2012), “Land plant Fusion von Verkehrsverbänden”, Frankfurter Allgemeine Zeitung サイト <https://www.faz.net/aktuell/politik/land-plant-fusion-hessischer-verkehrsverbuende-11938725.html> 2021年11月12日閲覧。

¹² NVV (n.d.a), “Verkehrsunternehmen”, NVV サイト <https://www.nvv.de/der-nvv/ueber-den-nvv/verkehrsunternehmen> 2021年11月9日閲覧。

¹³ NVV (n.d.b), “Verbundaufgaben”, NVV サイト <https://www.nvv.de/der-nvv/ueber-den-nvv/verbundaufgaben> 2021年11月9日閲覧。

¹⁴ ヘッセン州統計局 (n.d.), “Gebiet”, ヘッセン州統計局サイト <https://statistik.hessen.de/zahlen-fakten/bevoelkerung-gebiet-haushalte-familien/gebiet/tabelle-gebiet> 2021年11月15日閲覧。

分)。次いで全面積の 18%を占めるその周辺地域の人口密度が高く人口の 18%が居住している（図 1-3 の橙色の部分）¹⁵。

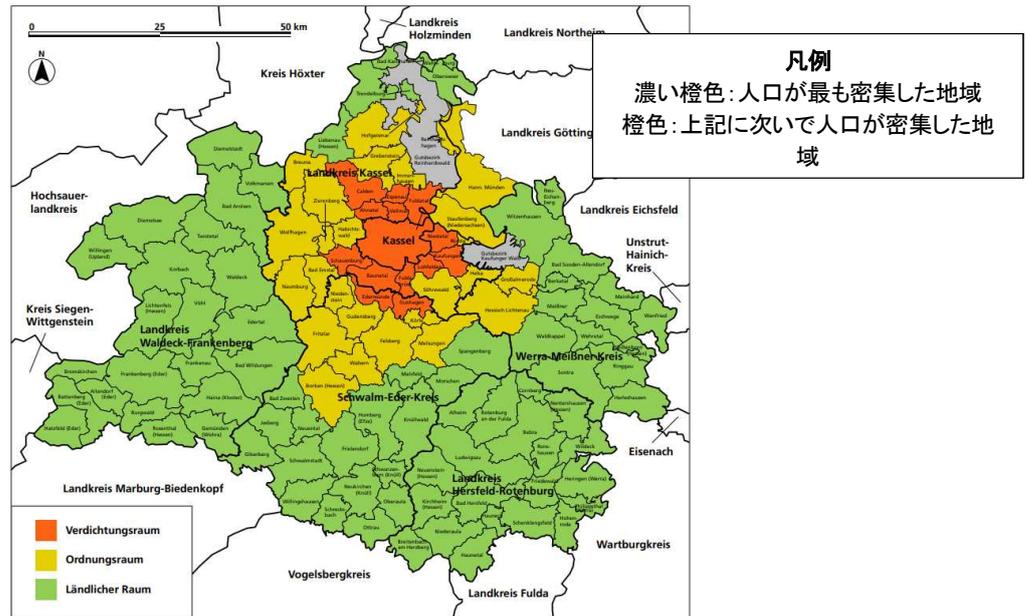


図 1-3 NVV の管轄地域の人口密集度

出典 NVV¹⁶

第2項 公共交通に関する主要組織の権限と役割

ヘッセン州の公共近距離交通に関する政策の立案、企画、運営は下図のような 3 層構造の下で実施されている。

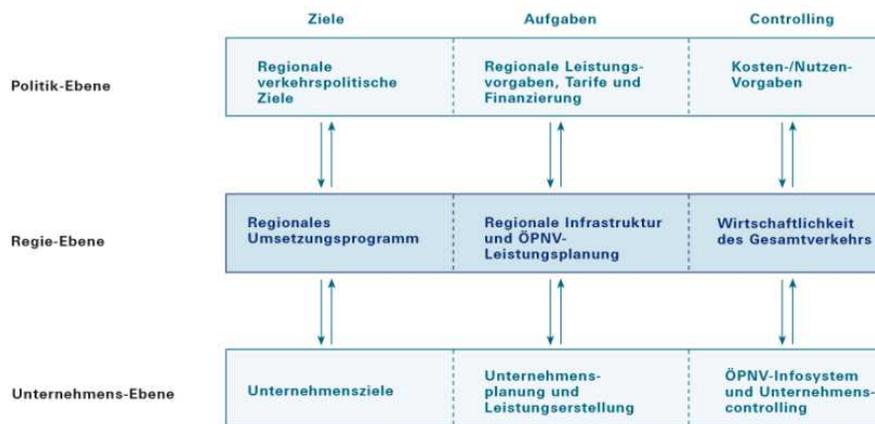


図 1-4 ヘッセン州の公共近距離交通の 3 層構造 出典 RMV¹⁷

¹⁵ NVV (n.d.c), “Regionaler Nahverkehrsplan”, NVV サイト <https://www.nvv.de/der-nvv/nahverkehrsplan> 2021 年 11 月 15 日閲覧。

¹⁶ NVV (n.d.c).

¹⁷ RMV (n.d.a), “Aufgabenverteilung im RMV”, Rhein-Main-Verkehrsverbund サイト <https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/struktur-des-rmv/aufgabenverteilung-im-rmv/#:~:text=Aufgabenverteilung%20im%20RMV%20Der%20Nahverkehr%20in%20Hessen%20wird,die%20Verkehrsleistungen%20im%20Auftrag%20der%20Verkehrsverb%3%BCnde%20erbracht%20werden.> 2021 年 11 月 13 日閲覧。

表 1-2 ヘッセン州の公共近距離交通の 3 層構造の日本語対照表

主体	目的	任務	管理
政治 (州政府・地方自治体)	地域における 運輸政策の推進	地域のサービスに関する 検討、料金体系、資金供給	費用と便益の検討
監督 (運輸連合・近距離運輸機構)	地域における 政策実施プログラム	地域のインフラ及び近距離 公共交通機関のサービスに 関する計画	交通機関全体の経済 性の検討
企業 (各交通サービス事業者)	企業活動の追求	企業における事業計画及び サービスの提供	近距離公共交通機関 の情報システム及び 企業内監査

出典 RMV¹⁸

3 層構造は政治レベル (Politik-Ebene)、管理レベル (Regie-Ebene) 及び企業レベル (Unternehmens-Ebene) から構成され、政治レベルを担うのは州政府や地方自治体で、運輸連合 (Verkehrsverbund) や近距離運輸機構 (Nahverkehrsorganisationen) などの管理レベルの組織と各交通サービス事業者との契約を通して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¹⁹。

政治レベルでは任務担当者 (Aufgabenträger) たる地方自治体が地域の運輸政策の目的 (Ziele) の設定やサービスの内容・料金システムなどに関連する概況的な事項の決定、管理 (Controlling) の領域では費用と便益の検討などを行っている。

決定された事項の実施を管理・調整するのが監督レベルの組織で、運輸連合 (Verkehrsverbund) や近距離運輸機構 (Nahverkehrsorganisation) がこれに該当する。監督レベルでは政治レベルで決定された目的に合わせて地域のインフラの整備や公共交通機関のサービスに関わる実施計画 (Regionales Umsetzungsprogramm) を策定する。また、地域の運輸サービス全体の経済性 (Wirtschaftlichkeit) の評価が行われるのもこのレベルである。

最終的には運輸連合 (Verkehrsverbund) や近距離運輸機構 (Nahverkehrsorganisationen) が鉄道会社など各交通サービス事業者と輸送契約 (Verkehrsvertrag) を締結し、それぞれの企業目標 (Unternehmensziele) に合わせて営業計画を策定しサービスの内容を設定する²⁰。

第3項 運輸連合や近距離運輸機構に関連した州法

運輸連合 (Verkehrsverbund) や近距離運輸機構 (Nahverkehrsorganisation) の設置は州法である「ヘッセン公共近距離旅客輸送法 (Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen : HÖPNVG²¹)²²」の中で規定されており、ヘッセン州では、前者が主に鉄道旅客輸送 (Schienenpersonennahverkehr) 及び地域にとって重要で郡の境界を越えて走るトラム (Straßenpersonenverkehr) を管轄するのに対し、後者はバスを含

¹⁹ RMV (n.d.a).

²⁰ RMV (n.d.a).

²¹ 略称については ÖPNVGhe や ÖPNVG とされている場合もある。

²² Justiz-online (2005), “Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG)”, Justiz-online サイト http://www.lexsoft.de/cgi-bin/lexsoft/justizportal_nrw.cgi?xid=1400006.1 2021年11月9日閲覧。

むより狭い地域の運輸（地方交通（Lokaler Verkehr））を担当する点に違いがあるとされる²³。

同法では州内の郡（Landkreis）、郡に属さない独立市（kreisfreie Stadt）及びヘッセン地方自治体法（Hessische Gemeindeordnung : HGO）で指定された特別市（Sonderstatus-Städte）を公共近距離旅客輸送サービスの計画、調整及び資金確保を担う任務担当者（Aufgabenträger）と規定している²⁴（5条1項及び2項）。その上で地方交通（Lokaler Verkehr）の必要性を満たすために単独でまたは隣接する複数の任務担当者（Aufgabenträger）が共同で近距離運輸機構（Nahverkehrsorganisation）を設置し地方交通（Lokaler Verkehr）に関する権限²⁵を委譲することができる²⁶とされている（6条1項）。

任務担当者（Aufgabenträger）は運輸連合（Verkehrsverbund）を通して近距離旅客鉄道輸送（Schienenpersonennahverkehr）や路線バスに関する地域間の様々な利害を調整するとされており、同州には北部地域を管轄する北ヘッセン運輸連合（NVV）と中部と南部地域を管轄するライン＝メイン運輸連合（RMV）が設置されている（6条2項）²⁶。両運輸連合は共に有限会社の形態をとっている²⁷。

運輸連合の役割には、近距離鉄道旅客輸送及びバス旅客輸送のサービスの質や安全性の確保、輸送サービスやインフラ整備を提供する企業との契約の締結の他、運輸連合内の路線における共通料金体系や売上の分配のルールに関する合意の形成などがある（同7条）²⁸。

運輸連合はまた公共近距離旅客輸送の改善を目的として「近距離運輸計画（Nahverkehrsplan）」を作成し州担当省庁の承認を得る（同14条1項）。近距離運輸機構（Nahverkehrsorganisation）の同様の計画については任務担当者（Aufgabenträger）が決

²³ Landkreis Hersfeld-Rotenburg (2017), “Aufgaben und Verkehrsleistungen”, Landkreis Hersfeld-Rotenburg ウェブサイト <https://www.hef-rof.de/land-leute/nahverkehr-oepnv/aufgaben-und-verkehrsleistungen> 2021年11月21日閲覧。

²⁴ 郡に属さない独立市は郡と同じ権限を持つ。同法ではダルムシュタット市、フランクフルト・アム・マイン市、カッセル市、オフエンバッハ・アム・マイン市、ヴィースバーデン市の5市を独立市として規定している。同法はまた郡の権限を委譲された特別市として、バッド・ホンブルグ・フォン・デア・ヘーヘ市、フルダ市、ギーゼン市、ハナウ市、マールブルグ市、リュッセルスハイム・アム・マイン市及びヴェッツラー市の7市を規定している。人口5万人以上の都市は州議会で認められた場合、特別市となることができる（ヘッセン地方自治法（HGO）4a条）

Justiz-online (2020), “Hessische Gemeindeordnung (HGO)”, Justiz-online サイト http://www.lexsoft.de/cgi-bin/lexsoft/justizportal_nrw.cgi?xid=146137.1 2021年11月15日閲覧。なお、北ヘッセン運輸連合の地域には郡が5つ、独立市はカッセル市のみが存在している。

²⁵ ترامやバスなどの地方交通（Lokaler Verkehr）に関する事業の運営形態を決定する権限などが含まれる（同法5条4及びEU規則）

European Union (2007)。

²⁶ 但し南部のバルクシュトラーク郡（Kreis Berstraße）については、地理的な理由によりヘッセン州、ラインラントファルツ州、バーデン＝ヴュルテンベルク州にまたがる領域を管轄するライン＝ネッカー運輸連合（Verkehrsverbund Rhein-Neckar : VRN）が管轄している（ヘッセン公共近距離旅客輸送法6条2項）。

VRN (n.d.), “ZRN - Zweckverband VRN”, VRN サイト

https://www.vrn.de/verbund/verbund/organisation/index.html#sec_0_2 2021年11月29日閲覧

²⁷ NVV は Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH

NVV (n.d.d), “Impressum”, NVV サイト <https://www.nvv.de/nutzungsbedingungen/impressum> 2022年2月23日閲覧

RMV は Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

RMV (n.d.)。

²⁸ Bürgerservice Hessenrecht (2012), “Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG)”, Bürgerservice Hessenrecht サイト

<https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/jlr-%C3%96PNVGHEV3IVZ> 2021年11月9日閲覧。

定するとされている（同 14 条 2 項）。

第4項 ヘッセン州北部地域における運輸連合と近距離運輸機構

同法に従い NVV は、地域全域で共通の料金体系の設定、運行ダイヤの調整やアプリによる情報提供・チケットの販売、低床バスの採用促進などサービスの質の確保、鉄道の駅や約 5,600 カ所に上るバス停の維持・改修計画などを実施している²⁹。

NVV の域内では、カッセル市（Stadt Kassel）、シュヴァルム＝エーダー郡（Schwalm-Eder-Kreis）、ヴァルデック＝フランケンベルク郡（Landkreis Waldeck-Frankenberg）及びヴェラ＝マイスナー郡（Werra-Meißner-Kreis）が近距離運輸機構（Nahverkehrsorganisation）を有限会社（GmbH）の形で設置しているが、カッセル郡（Landkreis Kassel）とヘルスフェルト＝ローテンブルク郡（Landkreis Hersfeld-Rotenburg）は郡政府の一部門という形をとっている。

表 1-3 NVV 管轄地域にある近距離運輸機構

地方自治体の名称	近距離運輸機構
カッセル市（Stadt Kassel）	Kasseler Verkehrsgesellschaft AG (KVG) ³⁰ （後述）
カッセル郡（Landkreis Kassel）	Landkreis Kassel ³¹ （郡政府の一部門）
シュヴァルム＝エーダー郡（Schwalm-Eder-Kreis）	Nahverkehr Schwalm-Eder GmbH (NSE) ³²
ヴァルデック＝フランケンベルク郡（Landkreis Waldeck-Frankenberg）	Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF) ³³
ヘルスフェルト＝ローテンブルク郡（Landkreis Hersfeld-Rotenburg）	Landkreis Hersfeld-Rotenburg ³⁴ （郡政府の一部）
ヴェラ＝マイスナー郡（Werra-Meißner-Kreis）	Nahverkehr Werra-Meißner GmbH (NWM) ³⁵

出典 複数資料を基に作成

²⁹ NVV (n.d.e), “Über den NVV”, NVV サイト <https://www.nvv.de/der-nvv/ueber-den-nvv> 2021 年 11 月 15 日閲覧。

³⁰ KVG (n.d.), “Wir machen mobil”, KVG サイト <https://www.kvg.de/unternehmen/ueber-uns/> 2021 年 11 月 15 日閲覧。

³¹ Landkreis Kassel (n.d.), “ÖPNV”, Landkreis Kassel サイト https://landkreiskassel.de/service/produkte/lkks/schulen-sport-und-mobilitaet/nahmobilitaet-und-sport/oepnv_8964288.php 2021 年 11 月 15 日閲覧。

³² NSE (n.d.), “Über uns”, NSE サイト <https://www.n-s-e.de/index.php/nahverkehr-schwalm-eder.html> 2021 年 11 月 15 日閲覧。

³³ EWF (n.d.), “Fahrplan / Tickets”, EWF サイト <https://www.ewf.de/oepnv/fahrplantickets/> 2021 年 11 月 15 日閲覧。

³⁴ Landkreis Hersfeld-Rotenburg (n.d.), “Nahverkehrspläne”, <https://www.hef-rof.de/land-leute/nahverkehr-oepnv/nahverkehrsplaene> 2021 年 11 月 15 日閲覧。

³⁵ Nahverkehr Werra-Meißner Kommunale Organisationsgesellschaft mbH (NWM) (n.d.), “Herzlich willkommen bei der”, NWM サイト <https://www.nwm-esw.de/> 2021 年 11 月 15 日閲覧。

第2節 北ヘッセン運輸連合における交通ネットワーク（カッセル市の概況）

第1項 公共交通運営組織：カッセル交通公社（Kasseler Verkehrsgesellschaft AG：KVG）

NVV の域内で最大の人口規模を持つカッセル市の近距離運輸機構の役割を担っているのがカッセル交通公社（Kasseler Verkehrsgesellschaft AG：KVG）で、トラム（Straßenbahn）及びバスによる旅客輸送及びインフラの建設及び保守管理を担っている³⁶。

同社はカッセル市が100%出資するカッセル交通・供給公社（Kasseler Verkehr- und Versorgungs-GmbH：KVV）の子会社であり、KVVはKVGの株式の93.5%を保有している。残りの6.5%はカッセル市が保有している³⁷（図1-5参照）。

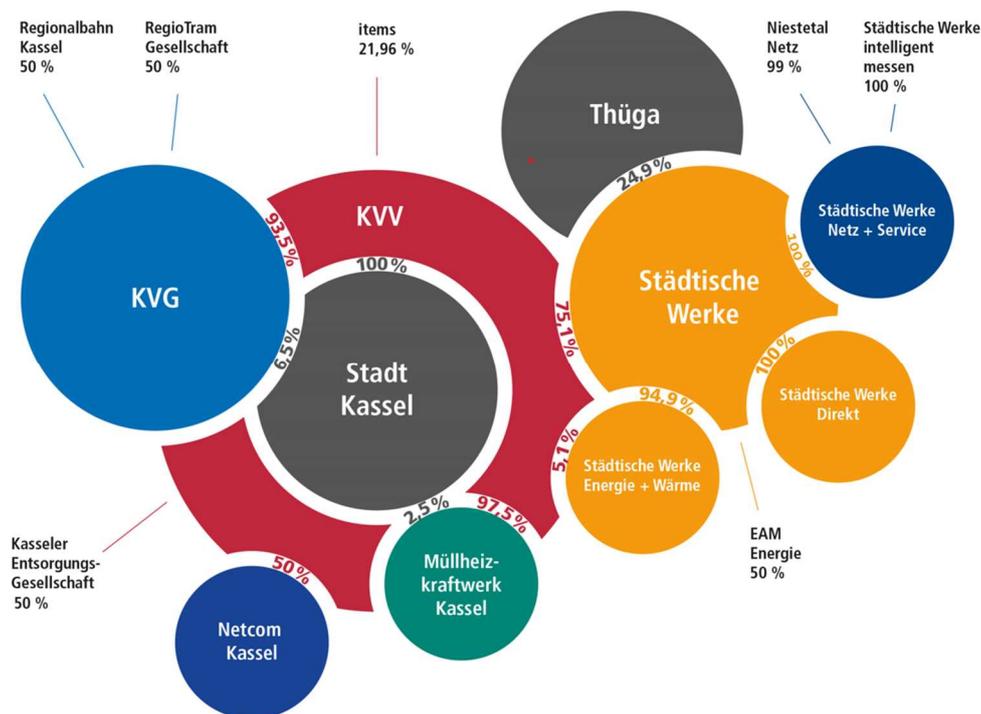


図1-5 KVV及びKVGの株式保有関係

出典 KVG³⁸

カッセル交通公社（KVG）は同市内でトラムを運用するカッセル地域鉄道³⁹

³⁶ KVV (2020), “KVV Geschäftsbericht 2020”, KVV サイト

https://www.kvvs.de/2020/online/epaper/KVV_Geschaeftsbericht_2020.pdf 2021年11月21日閲覧。

³⁷ KVGの監査役会議長はカッセル市市長のクリスチャン・ゲセラ（Christian Geselle）が務めている。

KVV (2020a), “KVV im Überblick 2020”, KVV サイト

https://www.kvvs.de/fileadmin/kvvs/Dokumente/Geschaeftsberichte/2020/KVV_GB_2020_Im_Ueberblick_A5.pdf 2021年11月21日閲覧。

³⁸ 同図はカッセル市、KVV（カッセル交通・供給公社）、エネルギー供給を担う都市公社（Städtische Werke）、ごみ処理を行う Müllheizkraftwerk Kassel、通信サービスを提供する Netcom Kassel など同市関連の公社の関係を示したものである。

KVG (n.d.)。

³⁹ 同社の株式の過半数はカッセル交通公社（KVG）とヘッセン州鉄道基盤（Hessische Landesbahn Basis GmbH）がそれぞれ保有している。同社はトラムの運用の他、インフラの整備も行っている。

RBK (n.d.), “Regionalbahn Kassel”, RBK サイト <https://www.regionbahn-kassel.de/> 2021年11月21日閲覧。

(Regionalbahn Kassel GmbH : RBK) とレギオ・トラム社⁴⁰ (RegioTram Gesellschaft mbH : RTG) を子会社に持ち、それぞれ株式の 50%を保有している。KVG はカッセル市の近距離運輸機構として同市及び周辺地域の交通機関のサービスやダイヤの調整、交通インフラへの投資、交通計画の策定などを NVV と協力して行っている。

第2項 公共交通ネットワーク

1) 一般的な公共交通サービス

カッセル交通公社 (KVG) の管轄する交通網の年間の利用客数は4,800万人、運営するトラムの総延長は約 100 キロメートルに及ぶ⁴¹。図 1-6 の中心部 (濃い灰色) が中心地域のカッセル市で、その周辺の灰色部分はやや料金の上がる「Kassel Plus」と呼ばれる料金エリアである。一番外側の薄い灰色の地域は NVV の管轄地域を指す。

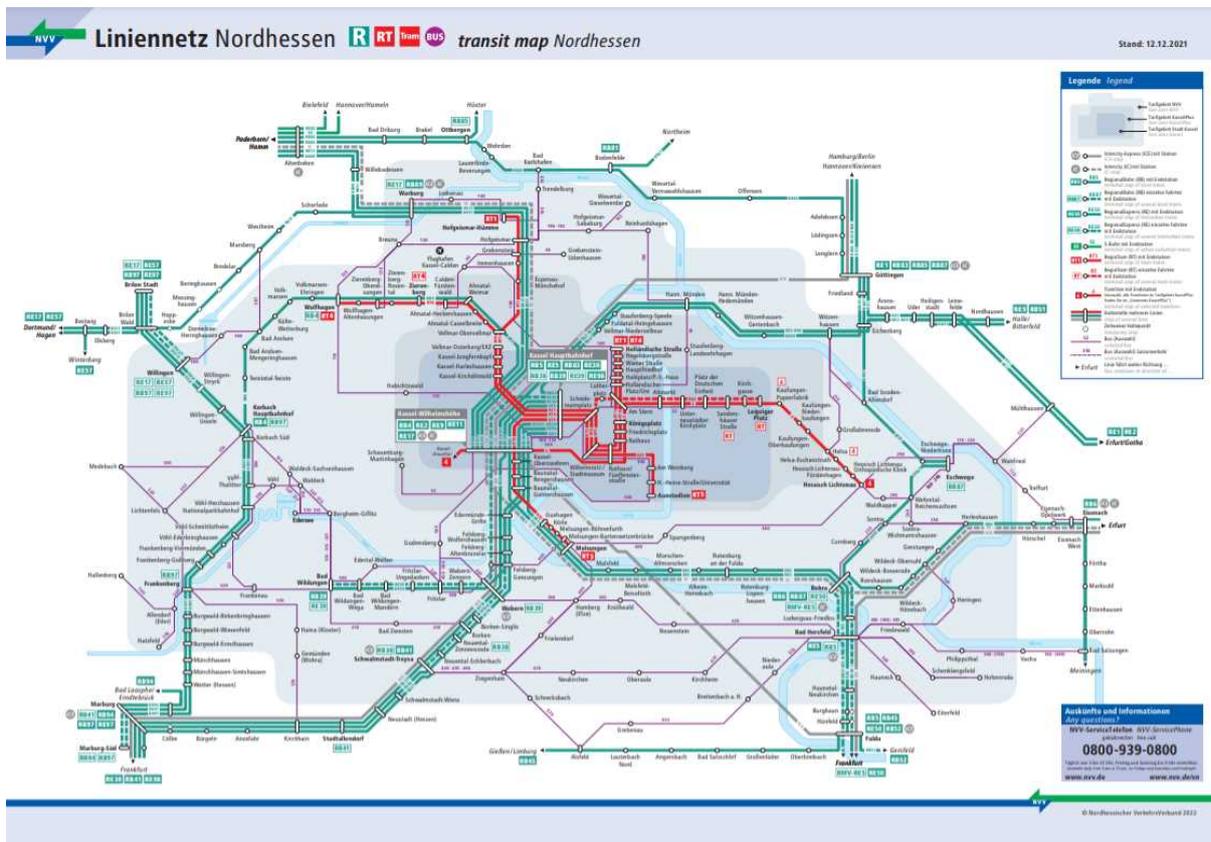


図 1-6 NVV 管轄地域の公共交通網

出典 NVV⁴²

⁴⁰ 同社の株式の過半数はカッセル交通公社 (KVG) と州政府が 100%株式を保有するヘッセン州鉄道 (Hessische Landesbahn GmbH) がそれぞれ保有している。

RTG (n.d.), “Wir über uns”, RTG ウェブサイト <https://www.rtg-kassel.de/unternehmen/wir-ueber-uns/> 2021年 11月 21日 閲覧

⁴¹ KVG (n.d.).

⁴² NVV (n.d.f), “Linienetz Nordhessen (schematisch)”, NVV サイト https://www.nvv.de/fileadmin/nvv/data/1_Fahrplan_und_Netz/Karten_und_Pl%C3%A4ne/Liniennetz_Nordhessen/Liniennetz_Nordhessen_Schematisch.pdf 2022年 1月 26日 閲覧。

2019年にカッセル市と NVV は、カッセル市のトラムとバスについてカッセル交通公社 (KVG) 及びその親会社のカッセル交通・供給公社 (KVV) との間で契約を締結することを決定した。それにより KVG は 2042 年 5 月までカッセル市を中心とするエリアの運営を担当することになった⁴³。

KVG は主に以下のような旅客輸送サービスを提供している。

- レギオ・トラム⁴⁴ : 3 路線 (図 1-6 の RT1、RT4、RT5)
- トラム⁴⁵ : 8 路線
- バス⁴⁶ : 50 以上の路線

レギオ・トラムの 3 路線については市境を超えて営業しており、NVV が運輸事業者の選定などの調達を行っているが、保守管理については KVG が担当している⁴⁷。

2) 過疎地等におけるその他の交通サービス

予約方式の乗用車による輸送サービス (AST) (ダイヤに従って運行)

KVG は路線バスなど通常のサービスでは採算の見込めない地域などに、「AnrufSammelTaxi (AST)」と呼ばれる、予約方式の乗用車による輸送サービスを提供している^{48,49}。同サービスでは乗用車 (タクシー) が決まった路線を定められたダイヤに従って走り、乗客はバスのように停留所で乗降車する。利用に際してはインターネット経由や電話による予約が必須であり、予約時に氏名や乗降車する停留所などを登録する⁵⁰。AST は北

⁴³ EC 規則 1370/2007 の 5 条 2 項では、地方政府自らが公共旅客輸送サービスを提供するのか、地方政府の傘下にある別の機関と直接サービス契約を締結するのかを地方政府が決定することが認められている。

⁴⁴ レギオ・トラムは市中心部では路面を走りそれ以外では通常の線路を走る。

KVG (n.d.a), “RegioTram”, KVG サイト <https://www.kvg.de/plaene/fahrplaene/regiotram/> 2021 年 11 月 22 日閲覧。

⁴⁵ KVG (n.d.b), “Tram”, KVG サイト <https://www.kvg.de/plaene/fahrplaene/tram/> 2021 年 11 月 21 日閲覧。

⁴⁶ KVG (n.d.c), “Bus”, KVG サイト <https://www.kvg.de/plaene/fahrplaene/bus/> 2021 年 11 月 21 日閲覧。

⁴⁷ eurailpress (2021), “Nordhessen : Verkehrsvertrag für Kasseler RegioTram ausgeschrieben”, eurailpress サイト <https://www.eurailpress.de/nachrichten/betrieb-services/detail/news/nordhessen-verkehrsvertrag-fuer-kasseler-regiotram-ausgeschrieben.html> 2021 年 11 月 22 日閲覧。

Deutschland-Kassel : Öffentlicher Schienentransport/öffentliche Schienenbeförderung 2021/S 141-374190, 2021 年 11 月 22 日閲覧。

© European Union, 1995-2021

Ted-tenders electronic daily (2014), “Dienstleistungen - 374190-2021”, European Union サイト

<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:374190-2021:TEXT:DE:HTML&src=0> 2021 年 11 月 22 日閲覧。

⁴⁸ KVG (n.d.d), “AnrufSammelTaxi”, KVG サイト <https://www.kvg.de/plaene/fahrplaene/ast/> 2021 年 11 月 22 日閲覧。

⁴⁹ カッセル市以外の北ヘッセン運輸連合 (NVV) の地域でも導入されている。

NVV (n.d.g), “AnrufSammelTaxi (AST)”, NVV サイト <https://www.nvv.de/fahrplan-netz/verkehrsmittel/ast> 2021 年 11 月 22 日閲覧。

⁵⁰ 例として特定ルートの時刻表。

KVG (n.d.e), “AST 35A”, KVG サイト

https://www.kvg.de/fileadmin/kvg/Dokumente/Plaene/Fahrplan/AST/2021/035_A.pdf 2021 年 11 月 22 日閲覧。

KVG (n.d.f), “NT11”, KVG サイト

<https://www.kvg.de/fileadmin/kvg/Dokumente/Plaene/Fahrplan/AST/2021/NT11.pdf> 2021 年 11 月 22 日閲覧。

ヘッセン運輸連合（NVV）域内で導入されており、NVV の料金体系が適用され乗車券も利用できるが、少額の追加料金の支払いが要求される路線もある⁵¹。KVG は時間帯によりグループでの利用に適した大き目の車両を運行したり、深夜から早朝にかけての路線を設けるなど、多様なサービスを提供している⁵²⁵³。

「モビルファルト」（相乗りによるデマンド交通）

NVV の管轄地域で提供されているもう 1 つのサービスが「モビルファルト（Mobilfalt）」である⁵⁴。NVV 全域で導入されているもので、自家用車に利用者が同乗して目的地に向かうことができる。走行ルートについてはバス停や駅の間に固定されている。サービス導入当初は事前に定められたダイヤで運行されていたが、現在ではサービスの提供者が車の運行可能な時刻の 1 時間前までにウェブ上または専用電話でサービスの提供が可能であることを伝え、その後アプリやショートメッセージサービス（SMS）、Email、電話を通して利用者の有無が確認される。サービスの提供者は対価として走行距離 1 キロメートル当たり 30 セントを得る。利用者が負担するのは 1 ユーロである。女性の利用客が女性のドライバーを指定したりすることができるなど、安全性の確保が考慮されている⁵⁵。

その他の特徴には以下のものがある⁵⁶。

- 利用者及びサービスの提供者共に事前に登録しモビルファルトカード（MobilfaltCard）を取得する。ネットでの登録が可能。
- 利用したい時間に提供される車両がない場合には、代わりにタクシー（Mobilfalt-Taxi）が提供される。
- 利用は 6 歳から可能だが、14 歳未満の子供はタクシー（Mobilfalt-Taxi）しか利用できない。
- 登録していない者は登録済みの利用者が予約時に申告することで利用できる。未登録者は最大 3 名まで同乗可。
- 重度障害者や 6 歳未満の子供の利用料は無料⁵⁷。

第3項 財政

2020 年度の KVG の売上高は約 6,137 万ユーロだった。運賃収入はコロナ禍による利用者

⁵¹ 例として特定ルートの時刻表 KVG (n.d.e)。

⁵² 大き目の車両の運行例

KVG (n.d.g), “AST 94”, KVG サイト

<https://www.kvg.de/fileadmin/kvg/Dokumente/Plaene/Fahrplan/AST/2021/94.pdf> 2021 年 11 月 22 日閲覧。

⁵³ 夜間の運行例 KVG (n.d.h), “NT3”, KVG サイト

<https://www.kvg.de/fileadmin/kvg/Dokumente/Plaene/Fahrplan/AST/2021/NT3.pdf> 2021 年 11 月 22 日閲覧。

⁵⁴ NVV (n.d.i), “Mobilfalt”, NVV サイト <https://www.nvv.de/mobilfalt> 2021 年 11 月 22 日閲覧。

⁵⁵ NVV (2020), “Einfach gut – unser Mobilfalt-Angebot”, DocPlayer サイト

https://www.nvv.de/fileadmin/nvv/data/Mobilfalt/downloads/NVV_Mobilfalt_LK_WM_2020_Flyer_Sontra_Herles_Nenters.pdf 2021 年 12 月 5 日閲覧。

⁵⁶ NVV (2020)。

⁵⁷ サービス提供者向け情報及び利用者向け情報。

NVV (n.d.j), “Fahrtanbieter”, NVV サイト <https://www.nvv.de/mobilfalt-1/fahrtanbieter> 2021 年 11 月 22 日閲覧

及び NVV (n.d.k), “Mitfahrer”, NVV サイト <https://www.nvv.de/mobilfalt-1/mitfahrer> 2021 年 11 月 22 日閲覧。

減で3,390万ユーロと、前年の3,760万ユーロから大きく減少した。2020年度の営業に要した総費用に占める運賃収入の割合（運賃カバー率）は42.2%だった⁵⁸。売上のうち「サービス収入」は子会社のカッセル地域鉄道（RBK）に対するサービス（人件費等）への対価及び同じく子会社のレギオ・トラム社からの線路の使用料（Trassenutzung）で、「補償金」は学生及び障害者に適用される割引料金により生じた収入の減少分に対するものである（表1-4参照）⁵⁹。

表 1-4 KVG の売上の内訳（2020年）

項目	金額（単位：千ユーロ）
サービス収入	4,277
運賃収入	42,269
補償金（学割及び障害者割引） ⁶⁰	5,460
その他	17,713
小計	69,719
運賃料金収入調整 ⁶¹	-8,346
総計	61,373

出典 KVV⁶²

第3節 SUMP における目標及び戦略

NVV の「近距離交通計画（Nahverkehrsplan）」は2014年に発表された。同計画は2018年までの期間を視野に入れたもので、域内の近距離交通の現状を分析し、地域の発展の現状及び今後の予測に照らして課題を洗い出し、その対応策を打ち出したもので、全体で約500ページに上る⁶³。NVVはまた、2017年に、域内の人口の少ない周縁地域における公共近距離交通のあり方の大枠を示した「北ヘッセン周縁地域の公共近距離交通戦略」（後述）を作成し公表している。

なお、NVVの管轄地域ではヴェラ＝マイスナー郡の近距離運輸連合（Nahverkehr Werra-Meißner：NWM）が2014年から2019年にかけての「地方近距離交通計画（Lokaler Nahverkehrsplan）」を作成している⁶⁴。地方交通（Lokaler Verkehr）に該当するバスの運行サービスやAST（Anrufsammeltaxi）及びその鉄道との接続などについて検討されているのが特徴である。

第1項 「近距離交通計画（Nahverkehrsplan）2013-2018」（2014年）

上述のように、NVVは2014年に「近距離交通計画（Nahverkehrsplan）2013-2018」を

⁵⁸ KVV (2020)より計算。

⁵⁹ KVV (2020)

⁶⁰ 本補償金の提供主体や財源については公開文献から情報を得ることができなかった。

⁶¹ 「KasselPlus」の料金エリアで得られた収入からの他社への分配金を指す。

KVV (2019), “KVV Geschäftsbericht 2019”, KVV サイト https://www.sw-kassel.de/fileadmin/stw/dokumente/2013/geschaeftsberichte/aktuell/KVV_Geschaeftsbericht.pdf 2021年11月22日閲覧。

⁶² KVV (2020)。

⁶³ POLIS (2021), “European Commission announces sustainable mobility award finalists”, POLIS サイト <https://www.polisnetwork.eu/news/european-commission-announces-sustainable-mobility-award-finalists/> 2021年11月22日閲覧。

⁶⁴ NWM (2014), “Nahverkehrsplan Werra-Meißner-Kreis 2014-2019”, NWM ウェブサイト https://www.nwm-esw.de/fileadmin/user_upload/pdf/NVP_ESW_Textteil.pdf 2021年11月29日閲覧。

公表し、それ以降に新たな計画は発表されていない。同計画は主にヘッセン州公共近距離旅客輸送法（HÖPNVG）や政府機関の決定に基づき、公共近距離旅客輸送について以下のような目標を掲げている⁶⁵。

- 公共旅客輸送の手段の確保：都市部における自動車の利用を代替し、自動車のもたらす弊害の除去、農村・過疎地域における自動車に代わる交通手段の充実。
- 少子化・高齢化による人口構成の変化に対応した公共近距離旅客輸送の提供：公共輸送インフラ及びモビリティの充実を通じた地域の魅力向上。
- 障害者、ジェンダーなど様々な利用者に対する利便性の向上。
- 財務の健全性の確保。

第2項 「北ヘッセン周縁地域の公共近距離交通戦略（Strategie für den ÖPNV im ländlichen Nordhessen）」（2017年）

2017年にNVVは「北ヘッセン周縁地域の公共近距離交通戦略（Strategie für den ÖPNV im ländlichen Nordhessen）」を発表した。同戦略は中心都市カッセルのあるカッセル盆地を含め1平方キロメートル当たり147人と人口密度が低い同地域の特性を踏まえ、農村・過疎地域でのモビリティの在り方と対応策を検討したものである⁶⁶。

同戦略は北ヘッセン地域の様々な関係機関の活動の目的を農村・過疎地域における生活の魅力を高めることにありと定義し、公共交通機関の充実をその取り組みの1つと位置付けている。それぞれの施策に必要な取り組みを適切に維持・確立すると共に必要に応じ拡充し、そのために各施策を調和させ実施するよう求めている。取り組みの基本的な方針として以下を掲げている。

表 1-5 「北ヘッセン周縁地域の公共近距離交通戦略」における基本方針

ある地点から中心地まで、中心地から地域の準中核地域まで、準中核地域から地域の中核地域までの交通手段をそれぞれ最低1時間に1本確保する。どの交通手段を活用するかについてはそれぞれの地域の目標や利用可能性によるが、主軸となるのは鉄道及び高速バス、ついで路線バスとし、それを補完するものとしてそれらに代替する交通手段を活用する。
公共近距離旅客輸送のサービスは利用者にわかりやすく利用しやすいものである必要があるとし、利用者がすべての交通サービスに一元的にアクセスすることができるようNVVがシステムや内部プロセスを最適化する。
農村・過疎地域では自動車の利用はなくならないことを前提とした上で、自動車の所要時間に対する公共交通機関の所要時間の比 ⁶⁷ が1.0から1.5となるようにすることで利用者の公共交通機関の利用を促す。NVVはスピードアップのための措置を検証し、公共近距離旅客輸送が有利になるようにその比率を最適化する。
鉄道、バス次いで柔軟に運用可能な代替交通手段の順に整備を検討する。過疎地域であっても、デマンド交通（on-Demand-Verkehr）など柔軟に運用できる交通機関に全面的に転換することを意図しない。
鉄道については既存の路線を活性化させることで対応するが、各駅に停車する地域鉄道

⁶⁵ NVV (n.d.c).

⁶⁶ NVV (2019), “Strategie für den ÖPNV im ländlichen Nordhessen”, NVV サイト https://www.nvv.de/fileadmin/nvv/data/8_Presse/Publikationen/NVV_%C3%96PNV-Strategie_2019_FIN3.pdf 2021年11月29日閲覧。

⁶⁷ 公共交通機関の所要時間/自動車の所要時間。

	(Regionalbahnverkehr) によるサービスの提供が最重要である。
	さらなる遠隔地については地域高速列車 (Regionalexpress : RE) の運行時間を調整し魅力的なものにする。
	地域高速鉄道 (RE) に関しては、連邦レベルの管轄下にある長距離交通、とりわけ都市間鉄道 (IC : Intercity) との調和を図る。連邦全土の近距離鉄道や長距離鉄道の接続を円滑化するため検討されているインフラの整備計画 (「ドイチェラントタクト (Deutschlandtakt) ⁶⁸ 」) の検討動向を注視し、長距離鉄道と地域高速鉄道の運行の調和を図り公共近距離交通の利用を促していく。
	鉄道が利用できないところでは、高速バスがその代替手段となるようにする。路線バスで重要な拠点をつなぎ、鉄道や高速バスへの乗り換えの利便性を確保する。
	乗用車の所要時間を考慮しつつ、バスによる所要時間の短縮を図る。
	柔軟に運用可能な代替交通手段について新たに検討する。農村・過疎地ではデマンド交通を使い都市部と同様のサービスを提供する。降車地点において短時間で乗り継ぎ可能なことが重要である。
	デジタル化と共にタクシー関連事業者間の競争が激しくなっており、北ヘッセン地域の過疎地ではタクシー事業者が減少してきた。NVV は AST 又はモビルファルト (Mobilfalt) 等を通して公共近距離交通におけるタクシーとレンタカーのサービスを統合。
	様々な交通手段を組み合わせることを可能にし、予約や支払いを一元的に行うことができるようにすることで利用者の利便性を向上させる。NVV が安全性、信頼性及びアクセス性に関する公共近距離旅客輸送の基準を設定し、各サービスの統合に向けた手続きやプロセスを定義し技術的なインフラの拡充を図り、様々な交通機関同士の乗り継ぎの改善を図る。
	農村・過疎地における自動車輸送は都市部と異なり渋滞や駐車場不足などの問題がないことから、異なった運賃戦略が必要である。利用者にとり重要なのは価格よりも運行の時間帯や頻度、所要時間などサービスの品質である。
	すべての交通手段に関する情報をリアルタイムで提供することが重要である。特に NVV が直接管轄していない地方交通 (Lokaler Verkehr) のバス路線の情報を統合するため、自らの IT システムを備えていない運輸会社は NVV の IT システムが利用できる。
	モビルファルト (Mobilfalt) とデマンドシステムについてはウェブ上の交通情報のページから予約することができるようにすべきである。
	運行情報は目的地及びそれに関連する情報、並びに公共近距離旅客輸送への乗り継ぎが可能な交通手段と紐づけられる。具体的には駅における自転車置き場の予約、自転車のルートを表示、散歩道、カーシェア及び自転車シェアの予約に関する情報が挙げられる。
	公共施設やレストラン、ホテルにおける大型ディスプレイによる情報提供を強化する。

出典 NVV⁶⁹

第4節 デマンド交通に関する取組み

前述の、ヘッセン州北部において提供されている AST やモビルファルトについて、以下に各郡における具体的な事例を報告する。なお、以下で紹介する郡はすべて図 1-3 において人口密度が低い過疎地 (緑) として示された地区である。

ヴェラ=マイスナー郡 (Werra-Meißner-Kreis) のモビルファルト (Mobilfalt) ⁷⁰

北ヘッセン地域で最も高齢化率が高く、急速に過疎化が進む同郡⁷¹では、郡政府と同郡の

⁶⁸ deutschlandtakt (n.d.), “deutschlandtakt”, deutschlandtakt サイト <https://www.deutschlandtakt.de/> 2021 年 11 月 29 日閲覧。

⁶⁹ NVV (2019)。

⁷⁰ NVV (2019)。

⁷¹ NVV (n.d.c)。

近距離運輸機構（Nahverkehrsorganisation）が協力し、2013年以來、前述の「モビルファルト（Mobilfalt）」と呼ばれる自家用車を利用したサービスを使い公共交通機関の不足を補うモデルプロジェクトを実施してきた。既存の交通手段を利用することを重視する同戦略では、モビルファルトの実現可能性を検証し基本的な枠組みを設定する他、その他の交通手段との連携を強化するとされている。同プロジェクトの開始から2018年までの5年間で運転手の登録者数は1,550人、利用者数は通算で4万8,000人まで増加した⁷²。同プロジェクトは連邦運輸デジタル・交通省が主催する「ドイツ・モビリティ賞（Deutscher Mobilitätspreis）⁷³」などを受賞するなど国レベルでも注目されている⁷⁴。

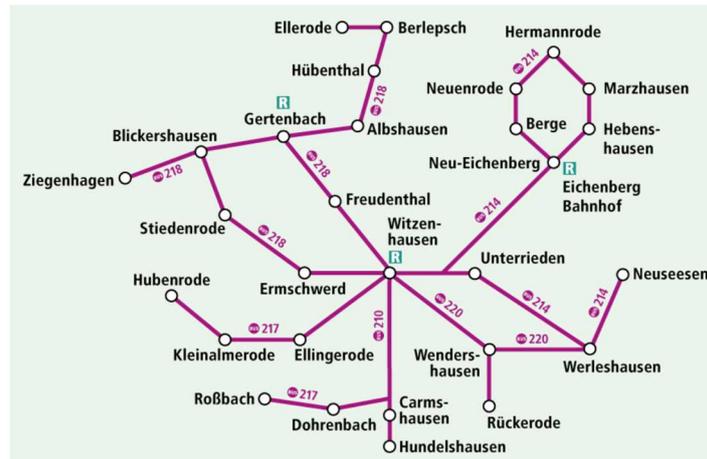


図 1-7 ヴェラ=マイスナー郡ヴィッツェンハウゼン（Witzenhausen）市の路線図の例⁷⁵
出典 NVV

モビルファルト（Mobilfalt）は自家用車で同乗者を募り固定ルートを使い目的地まで運ぶもので、NVV が同国で初めて開始したプロジェクトである。同サービスのメリットとしては以下のものが挙げられる。

- 公共近距離旅客輸送の情報システムに組み入れることで、同乗者の募集を広く周知することができる。
- 同乗できる車両が見つからない場合やキャンセルされた場合には、代わりに Mobilfalt-Taxi⁷⁶が提供される。
- 「モビリティセンター」を設置することで、同乗者の募集や同乗の申し込みは、モバ

⁷² NVV (2018), “5 Jahre Modellprojekt Mobilfalt - Flexible Bedienformen für den ländlichen Raum sind zukunftsweisend”, NVV サイト <https://www.nvv.de/der-nvv/aktuelles/pressemitteilung/5-jahre-modellprojekt-mobilfalt-flexible-bedienerformen-fuer-den-laendlichen-raum-sind-zukunftsweisend> 2021年11月29日閲覧。

⁷³ Land der Ideen (n.d.), “Deutscher Mobilitätspreis”, Land der Ideen サイト <https://land-der-ideen.de/en/competitions/german-mobility-award> 2021年11月29日閲覧。

⁷⁴ NVV (2018)。

⁷⁵ モビルファルトはバスの路線に沿って運行される。ヴィッツェンハウゼン市を含む同郡北部ではバスの運行時間の間を30分おきにモビルファルトの車両が運行するように手配される。同郡南部では1時間おきとなっている。なお、同じ路線のバスは概ね1時間1~2本程度の頻度で運行されている。

NVV (n.d.k), “Fahrtangebote im Werra-Meißner-Kreis und im Landkreis Hersfeld-Rotenburg”, NVV サイト <https://www.nvv.de/mobilfalt/fahrtangebote-mobilfalt> 2021年11月29日閲覧。

⁷⁶ NVV (2020)。

イルアプリやパソコンのみならず、電話や対面でも行えるようになっている。

モビリティの利用者は料金が安く利用時間や走行ルートが柔軟なサービスを望んでおり地域の他の交通機関のネットワークへの組み入れをさらに進め、一元的な窓口で予約や支払いが行えるようにしていく予定である。

ヴァルデック＝フランケンベルク郡（Landkreis Waldeck-Frankenburg）の AnrufSammeltaxi (AST) ⁷⁷

同郡では広範囲にわたり AST のサービスが提供されており、2 時間おきに走る路線バスとその間に走る AST が組み合わされている。地区ごとに委託を受けたタクシー会社⁷⁸の車両がバス停からバス停までの間を結ぶもので、需要がもともと少ないルートで利用されている。1 台の乗客数は最大 8 人までとされ、乗車 30 分前までに NVV のホームページまたは電話窓口で予約する。受付時間は毎日 7 時から 21 時まで、うち金曜と土曜は 7 時から 24 時までとなっている。NVV のチケットが利用できるが、AST の車内で購入するチケットは同郡内でしか有効でないため近隣の郡やカッセル市に向かう場合は、バス停や駅で新たに追加チケットを購入する必要がある。料金は、NVV の通常の大人料金は 2 ユーロ+AST の追加料金 1 ユーロの計 3 ユーロである。

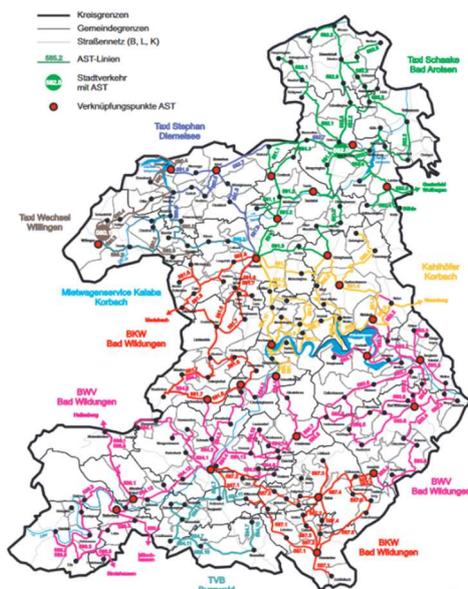


図 1-8 ヴァルデック＝フランケンベルク郡内の AST の路線図

注：路線の色分けは担当するタクシー会社を示す

出典 Energie Waldeck-Frankenberg GmbH ⁷⁹

⁷⁷ Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (2021), “Anruf-Sammel-Taxi”, Energie Waldeck-Frankenberg サイト <https://www.ewf.de/oenpv/anruf-sammel-taxi> 2021 年 11 月 29 日閲覧。

⁷⁸ 郡内の地域ごとに複数のタクシー会社が運行を担当している。

⁷⁹ Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (2019), “AST-Linienbündel im Landkreis Waldeck-Frankenburg”, Energie Waldeck-Frankenberg サイト <https://www.ewf.de/fileadmin/medienablage/oenpv/waldeck-fkb-ast.pdf> 2021 年 11 月 29 日閲覧。

シュヴァルム＝エーダー郡 (Schwarm-Edel-Kreis) メルズンゲン市 (Melsungen) : 新デマンド型 AST

同市では 2019 年末から都市バス (Stadtbus) を補完する「MEGmobil」と呼ばれる AST の一種が一部の路線で利用されている。都市バスと共に駅や病院、診療所、商店街などの間を走る MEGmobil はバス停とバス停を結ぶという点で従来の AST と同じだが、ダイヤが固定されていない点が異なっている⁸⁰。特別なソフトウェアを使用して複数の利用者の希望を解析し、同じ方向に向かう利用者をまとめ利用者にバス停と予定到着時間を知らせると共にドライバーに情報が送られる⁸¹。

MEGmobil の利用時間は、平日は朝 5 時から 23 時まで、週末は朝 8 時から 23 時まで運行されており、19 時以降や週末は MEGmobil のみが運行されている⁸²。運行される車両は 6 人乗りの電動車またはハイブリッド車である。利用者は NVV の電話またはホームページ上の予約窓口やアプリを使い、出発 15 分前までに予約する。2020 年夏時点では利用者の予約方法の割合は 80%が電話、20%がインターネット経由であった⁸³。「MEGmobil」は 2017 年以来、州政府や NVV が 2 年間にわたり検討を行ってきたもので、導入に伴い従来の AST は廃止された。同市の AST の月間利用者数は以前最大 560 人だったのに対し「MEGmobil」の利用者数は 890 人まで増加している⁸⁴。

第5節 新しいモビリティと道路空間活用

第1項 自転車の利用促進及び公共近距離旅客輸送との接続強化に向けた取組み⁸⁵

自宅から駅までの間など公共交通機関でカバーできない部分における自転車の利用を促進するため、NVV は 2018 年 4 月以来試験的にレギオ・トラムの RT1 と RT4 の沿線で NVV の年間カードを持つ利用者に電動アシスト自転車 (Pedelec : ペデレック) を安価に貸し出している。また、NVV は一部の地域に専用の駐輪場を用意しアプリや NVV のホームページ上で予約できるようにしている⁸⁶。こうした自転車の利用増に向けたサービスやプロジェクトには以下のものがある。

駐輪場の予約システム (Bike and Park⁸⁷)

安全な駐輪場を安価に提供するシステムが一部の地域で導入されており、施錠できるロッカーを、アプリを使って予約できるシステムとなっている。

⁸⁰ Melsungen Lohnt Sich (n.d.), “Startseite Leben in Melsungen Stadtbuslinie 341 und Anrufsammeltaxi MEGmobil in Melsungen”, Melsungen Lohnt Sich サイト <https://www.melsungen.de/stadtbuslinie-und-anrufsammeltaxi/> 2021 年 12 月 5 日閲覧。

⁸¹ AnSaT(2020), “On-Demand-Verkehr gefällt auch dem Taxler”, AnSaT サイト https://ansat.de/images/presse/taxi_heute_Artikel_MEGmobil.pdf 2021 年 12 月 5 日閲覧。

⁸² Melsungen Lohnt Sich (n.d.)

⁸³ AnSaT(2020)

⁸⁴ AnSaT(2020)。

⁸⁵ NVV (2019)。

⁸⁶ NVV (n.d.), “BikeBox”, NVV サイト <https://nvv.bike-and-park.de/#step=suchen> 2021 年 11 月 21 日閲覧。

⁸⁷ NVV (n.d.)。



図 1-9 駐輪場の予約システムと施設概観

出典 NVV⁸⁸

バイクエクストラ (BikeXtra) プロジェクト⁸⁹

同プロジェクトは 2018 年から 4 年間にわたり、カッセル市の市街地を除く地域で実施されているプロジェクトで、公共近距離交通の一部に環境にやさしいモビリティを組み入れることを目的とし、NVV の年間カードの所有者を対象に自転車の貸し出しを廉価で行っている⁹⁰。ペデレックが年 100 台限定で貸し出され、貸出期間は 10 カ月で、自宅に保管することができる。1 名につき 1 度だけ貸し出しをうけることができ、貸出終了後は返却するか安価で買い取ることが可能である⁹¹。

⁸⁸ NVV (n.d.l)。

⁸⁹ NVV (n.d.m), “Mit dem Fahrrad im NVV-Gebiet unterwegs”, NVV サイト <https://www.nvv.de/service-projekte/fahrrad> 2021 年 11 月 29 日閲覧。

⁹⁰ 2020 年 (2 月から 12 月まで) は 169 ユーロ。

NVV (2019a), “Aktuelles”, NVV サイト <https://www.nvv.de/der-nvv/aktuelles/pressemitteilung/nvv-startet-mit-projekt-bikeextra-in-die-pedelec-saison-2020-anmeldung-fuer-elektrofahrrad-nutzung-ab-sofort-moeglich> 2021 年 12 月 5 日閲覧。

⁹¹ NVV (2019a)。



図 1-10 長期貸出用の電動アシスト自転車（ペデレック）

出典 NVV⁹²

レンタル自転車の無料サービス

カッセル市の市街地では、レンタル自転車サービスを運営する民間企業「nextbike」のサービスが利用できる。NVV の年間カードを持つ利用者は、レンタル利用毎に最初の 30 分間を無料で利用することが可能になっている⁹³。

第2項 モビリティハブ

NVV の管轄地域においてはモビリティハブに関する取組はほとんど見られないようである。例外的にカッセル市が 2019 年に発表した「自転車利用促進のためのコンセプト 2030 年」⁹⁴において自転車の利用を促す方策の 1 つとしてマルチモーダルな乗り換えが可能なハブの形成が言及されているが、あくまで構想段階の情報に過ぎずその後の当該施策の実施状況については情報が見受けられなかった。

一方で、ヘッセン州レベルの取組としては、2018 年に発行された「ヘッセン・モビリティ戦略 2035 (Hessenstrategie Mobilität 2035)」⁹⁵ や 2017 年に発行された「ヘッセン近距離モビリティ戦略 2030 (Nahmobilitätsstrategie Hessen 2030)」⁹⁶ において一部、モビリティハブの構想が言及されている。

両報告書は快適に目的地に達するためにはモビリティの様々な選択肢が近隣で利用できることが必要だとし、公共近距離交通機関にアクセスできるマルチモーダルなネットワークが求められるとしている。その上で、ラストマイルのモビリティと公共交通機関が交差する点をインターフェースとし、様々な交通機関に接続するハブに発展させるべきだと論じ、その

⁹² NVV (n.d.m)。

⁹³ NVV (n.d.m)。

⁹⁴ Kassel (2019), “Radverkehrskonzept Stadt Kassel 2030”, カッセル市サイト https://www.kassel.de/verkehr-und-mobilitaet/radverkehrskonzept/RVK_V.2.5_Strategie.pdf 2021 年 12 月 5 日閲覧

⁹⁵ Mobiles Hessen 2030 (2018), “Hessenstrategie Mobilität 2035” ヘッセン州経済・エネルギー・運輸・住宅プロジェクトサイト https://www.mobileshessen2030.de/mm/105_55_Hessenstrategie_Mobilitat_2035_online.pdf 2021 年 12 月 5 日閲覧。

⁹⁶ Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (2017) “Nahmobilitätsstrategie Hessen 2030”ヘッセン・ローカル・モビリティ・ワーキング・グループサイト https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/07/2019-07-23_Nahmobilit%C3%A4tsstrategie_GESAMT_web.pdf 2021 年 12 月 5 日閲覧。

一案としてバスや鉄道に簡単に乗り換えられるようにする他、EV によるカーシェアリングやペデレックのサービス、駐輪場の設置を具体可能な例として挙げている。また、アクセスの仕方や価格を統一することで環境にやさしいモビリティ間での乗り換えを促進することが可能だとしている。ただし、いずれも今後目指すべき姿として言及されている位置づけであり、現時点ではこれを具現化するためのヘッセン州北部における取組は見受けられなかった。

第6節 ドイツ ヘッセン州北部地域 インタビュー結果

第1項 北ヘッセン運輸連合 (Nordhessische VerkehrsVerbund : NVV)

要点

- ヘッセン州北部地域のバス契約は競争入札で行われ、コストに基づく評価により、民間企業や公営企業が獲得している。全てグロスコスト契約である。
- NVV は、次の地域公共交通計画において、「全ての村に、1 時間 1 本」（ヘッセン州北部地域の全ての村でバスまたは DRT (Demand Responsive Transport : デマンド交通) の運行頻度を最低 1 時間 1 本とする) を目標に掲げる予定である。
- NVV は、自家用車利用のライドシェアリングを DRT のように利用し、公共交通と統合することを目指した「Mobilfalt」サービスを提供している。当初は Mobilfalt 需要の 30% を自家用車でまかなうことを目標としていたが、現状では 7% (残りはタクシーにより提供される) 程度となっている。

ヒアリング先

Martin Weißhand 氏 : バス事業、農村・過疎地モビリティ担当

1) 略歴

Weißhand 氏は土木工学と都市計画を学び、2004 年から北ヘッセン運輸連合 (Nordhessische VerkehrsVerbund : NVV) に勤務し、現在ヘッセン州北部の 2 つの郡 (合計人口約 20 万人) のバス路線及び DRT ネットワークの計画を担当している。また、ヘッセン州南部のコミュニティと協力し、農村・過疎地のモビリティサービスにも取り組んでいる。

2) ヘッセン州北部の概要

ヘッセン州北部の政治目標は、公共交通機関の分担率を約 6% から少なくとも 10% に引き上げること、今後 10 年間で公共交通機関の利用者を倍増させること、全ての人口層 (観光客、学生、通勤者など) のための交通手段を確保することである。企業も、従業員が車以外の手段で職場に通勤できるようになり、大規模な駐車場を建設する必要性が減ることを望んでいる。しかしドイツ全土及びヘッセン州では、過去 10 年間に自動車の保有台数が急速に増加しており、また、コロナ禍のためヘッセン州北部地域の公共交通機関の利用者数は、現在、コロナ禍前の 7~8 割程度にとどまっていることから、政治目標の達成が難しい状況にある。

3) ヘッセン州北部の公共交通統括機関⁹⁷

a) 北ヘッセン運輸連合 (NVV)

北ヘッセン運輸連合 (NVV) は、ヘッセン州北部の 5 つの郡及びカッセル市、ヘッセン州が所有する 100%公営の運輸連合である。財源は、連邦政府からの資金がヘッセン州を通して NVV に支給される。NVV はヘッセン州北部における鉄道、トラム＝トレイン、地域 (長距離) バスなどの地域公共交通 (regional public transport) を管轄している。一方、短距離バス、通学交通、DRT などカッセル市内、各郡内の公共交通 (local public transport) は、各自治体が管轄する。郡及び市も自治体内の公共交通に対し独自に資金を拠出でき、例えば、比較的規模の大きい都市であるカッセル市 (人口約 20 万人) は大きな予算を持っている。また、NVV が各自治体と調整を行い、地域バスと市内／郡内バスを一括した契約として事業者が発注することでコスト面での合理化を図る場合もある。

b) 市内／郡内輸送

カッセル市では、カッセル交通公社 (Kasseler Verkehrsgesellschaft AG : KVG) が公共交通当局と運営会社の両方の役割を担っている。ヴァルデック＝フランケンベルク郡では、Energie Waldeck-Frankenberg GmbH が公共交通を管理しているが、自社車両は保有せず、運行は事業者へ委託している。

また、ヘッセン州の農村部の自治体の多くは、主にスーパーや病院に行く高齢者向けに無料の送迎を提供している。ミニバス車両はヘッセン州から支給される。同サービスは、通常、週に 2-3 日程度運行されており、公共交通網の空白部分の補完に役立っている。

4) 事業者及び契約

ヘッセン州北部の公共交通サービスのほとんどは、競争入札で決定された契約に基づき提供される。小規模な家族経営の会社から、ドイツ鉄道の子会社である DB Regio のような大企業など、多くの民間企業が参入している。また、ヘッセン州が所有する Hessische Landesbahn のような公営企業もある。これらの企業はほとんどがヘッセン州に拠点を置いており、ヘッセン州北部市場に外国事業者が参入したことはない。

公共交通サービスに係る契約は全てグロスコスト契約である。契約を獲得するためには、事業者は車両の設計、技術仕様 (例：自動乗客カウントシステム、現在全ての車両に搭載されている)、環境基準、社会基準 (例：従業員の最低賃金) に関する一定の基準を満たす必要がある。路線や運行頻度など、全てのネットワークの設計と運賃の決定は NVV の責任だが、事業者は入札の過程で変更を提案することができる。

入札企業の評価はコストに基づいて行われ (上述のように、各種品質基準は加算対象とはなっておらず、あくまで応札要件の一部として規定されている)、契約によって 1 社から 8 社程度の応札がある。全ての契約に、定時性など一定の基準を満たさなかった場合のペナルティ制度がある (ボーナスはない)。

5) モビリティ計画

⁹⁷ 第 1 節 モビリティ統括機関：北ヘッセン運輸連合 (Nordhessische VerkehrsVerbund : NVV) 第 4 項 ヘッセン州北部地域における運輸連合と近距離運輸機構 参照。

地域交通計画のうち、NVV は域内全体（regional）の計画を策定し、郡内、市内（local）の交通計画はカッセル市や郡が策定する。NVV と各自治体は、地域計画と自治体計画との整合がとれるよう協力している。

NVV が最後に作成した地域交通計画は 2014 年に発表したものであり⁹⁸、NVV は現在、新しい計画を策定している。策定プロセスはかなり長く、主に地元の自治体、社会団体、環境団体、業界団体などが参加する。

公共交通機関の利用を促進するため、次の地域計画には、「全ての村に、1 時間に 1 本（Every Village, Every Hour）」という目標が盛り込まれる予定である。これは、NVV 地域の各村で、バスまたは DRT の運行頻度を最低 1 時間に 1 本とすることを意味する。2014 年の計画では、全ての村で 2 時間毎の運行が目標であった。このような意欲的な取組みが可能になった背景には、コロナ禍前の数年間に公共交通に対する州の資金援助が増加したことがある。さらに、いくつかの郡も独自の出資水準を引き上げた。

ドイツでは、民間事業者は、地域交通計画に定められた条件を遵守する限り、商業ベース（補助金なしで）バスサービスを提供することができるが、ヘッセン州北部地域では補助金なしでの運営で採算がとれないため、ほとんど行われていない。ヘッセン州北部地域で商業ベースのサービスを提供している最後の会社は、2023 年にサービスを終了する予定である。全体として、同地域の公共交通コストの運賃カバー率は 50～70%となっている。

6) 割引運賃

ヘッセン州北部地域には特定の通学交通路線はなく、通学には通常バス路線が利用される。通学用に必要なバスの台数が多く用意されているため、日中の運行頻度も増やすことは可能だが、運転手の確保が問題となっている。

ヘッセン州北部では、6 歳から 18 歳までの児童、学生向け公共交通乗車券に国からの補助があり、通常の乗車券の約 3 分の 1 の値段で購入できる。また、ヘッセン州では、高齢者に対し、年間 365 ユーロ（1 日 1 ユーロ）で全ての公共交通機関が利用できる年間乗車券を提供している。これは、国ではなくヘッセン州が財源を提供する、政治的取組みのひとつである。

7) DRT

a) AnrufSammelTaxis (AST)⁹⁹

ヘッセン州北部地域では AnrufSammelTaxis (AST) と呼ばれるデマンド型タクシーサービスが提供され、NVV 管轄地域内の全ての郡とカッセル市で利用可能となっている。決まった時刻表に基づき特定のバス停間で運行され（ドア・ツー・ドアではない）、利用者は 30 分前にサービスを申し込む必要がある。

同サービスは、バス契約の一環としてバス事業者が提供することが義務付けられており、ほとんどの場合、バス事業者はタクシー会社に外注している。利用料金は通常の NVV チケット+1 ユーロで、NVV の交通アプリに完全に統合されている。

AST の利用者数は自治体によって大きく異なる。20 年以上前から同システムを導入して

⁹⁸第 3 節 SUMP 及び近年の交通関連の施策 第 1 項「近距離交通計画（Nahverkehrsplan）2013-2018」（2014 年） 参照。

⁹⁹第 2 項 公共交通ネットワーク 第 2 節 過疎地等におけるその他の交通サービス、同章第 4 節 デマンド交通に関する取組み 参照。

いるヴァルデック＝フランケンベルク郡では年間利用者数が約 30 万人（1 日あたりほぼ 1,000 人）にのぼるが、これは同郡の通常の公共交通網がかなり貧弱であり、AST が必要とされることが一因である。一方、バスや鉄道といった既存交通網が一定程度ある郡では、年間利用者数は 2 万人程度と少ない。

また、AST は夜間や休日のモビリティ確保を果たすといったことや、AST 単独でなくバスと連携して利用者の出発地から目的地の移動を支えるという役割も有する。

b) Mobilfalt¹⁰⁰

Mobilfalt は、NVV が 2013 年に設立した、自家用車によるライドシェアリングを DRT のように利用し、公共交通機関との統合を目指した革新的なサービスである。現在、7～8 の自治体で利用可能となっている。Mobilfalt を通じて、一般市民が自家用車によるライドシェアリングを提供できるほか、自家用車の運転者がいない場合は、タクシーによる DRT サービスが利用できる。決まった時刻表があり、ドア・ツー・ドアではなく特定のバス停の輸送が提供される。

NVV が同サービスを始めた背景として、公共交通機関への資金援助が現在よりも少なかったことがある。したがって、例えば、多くの村でバスは通学時間帯にしか運行されていなかった。そこで NVV は、自家用車には大抵、同乗できる空席があることに着目し、これを公共交通網の補助として効率的に利用することを考えた。

当初は、Mobilfalt の需要の 30% を自家用車でまかなうことを目標とし、8、9 年かけてマーケティング活動も行ってきたが達成できておらず、実際には最大でも 7% となっている。各自治体で 1 日 50 人程度の利用者がいるが、そのうち自家用車が利用されているのは概ね平均すると 2 件程度である。問題点としては、一般市民の運転者が予約案件の連絡待ちをし、1 時間前に案件の引き受けが可能かどうかを確定しなければならないなど、かなり融通が利かないことが挙げられる。なお、運転者には少額の対価が支払われるが、ほとんどの参加者は同サービスを社会活動として捉えており、金銭的な動機はない。Weißhand 氏によれば、自家用車を同サービス向けに運転するのは主に 50～60 歳の男性で、しかもこれらの人々は、後述の自治体が提供する無料ミニバスの運転手でもあることが多い。

NVV では、今後 1～2 年で多くのバス契約（及び関連するタクシー契約）が終了し、ネットワークを再構築する必要があることから、これを機に Mobilfalt をどのように継続するかを決定する予定である。現在、公共交通機関の利用者のうち、DRT を利用しているのは 1～2% で、そのうち Mobilfalt を利用しているのは 7% に過ぎない。したがって、多くの労力を費やして同システムを維持する価値は小さいかもしれない。

c) Mobilfalt Melsungen

NVV は、シュヴァルム＝エーダー郡メルズンゲン（Melsungen）市において、新しい路線バス（StadtBus）と決まった時刻表を持たない AST サービス（MegMobil）¹⁰¹ を組み合わせた「Mobilfalt Melsungen」¹⁰² も提供している。AST サービスは利用希望時刻の 15 分前の予

¹⁰⁰ 同上。

¹⁰¹ 同 AST サービスは MEGMobil と呼ばれる。第 2 編 第 1 章 ドイツ ヘッセン州北部地域 第 4 節 デマンド交通に関する取組み 参照。

¹⁰² NVV (n.d.k), “Mobilfalt Melsungen”, NVV サイト <https://www.nvv.de/mobilfalt-nvv> 2022 年 1 月 27 日閲覧。

約も可能で、電動自動車 1 台のみを利用して提供され、現在 1 日に 40 人以上が利用している。メルズンゲン市街地と近隣の 2 つの村が対象地域で、最大移動距離は約 5km である。

同地域では従来、2 つのバス路線があったが、曜日（通学日、平日、休日など）によって時刻表が一貫性を欠きわかりにくく、1 日 100 人程度しか利用していなかった。そこで新システムではバス路線を 1 本にまとめ、運行間隔を 30 分間隔と統一することでバス路線の利用者は 1 日 200 人以上まで増えている。一方、バスが通らない地域や時間帯は DRT で補うこととなった。

なお、ヘッセン州南部ではより多くの都市が存在し、柔軟で車両数も多い DRT が提供されている。

8) 新しいモビリティと道路空間活用

a) 電動自転車の長期貸し出し (BikeXtra)

NVV の年間乗車券の所持者を対象に、ペデレックの貸し出しを行ったことがある。200～300 ユーロで 1 年間借りることができる¹⁰³。

b) 電動キックボード

カッセル市内では、5 つの事業者が電動キックボードレンタルを運営しており、若者に人気があるが、市民全体の間での評判はよくない。Weißhand 氏は、個人で電動キックボードを所有し、農村部で駅までの移動などに利用するにはよいが、市街地に何百ものキックボードが設置される状況は管理が難しいと考えている。ラストワンマイルへの施策として公共交通と組み合わせることも検討されてはいるものの、NVV のネットワークや料金体系に統合する具体的な方法は見つかっていない。

c) モビリティハブ

ヘッセン州北部には、ドイツの他地域で見られるような小規模のマルチモーダル・モビリティハブはない。ただし、主要な鉄道駅は全てここ 10～15 年の間にバス停や駐輪場を併設して再設計され、障害者向けのアクセスも改善されている。

9) コロナ禍の影響

現在、公共交通機関の利用者数は、コロナ禍前の 7～8 割程度にとどまっている。自家用車から公共交通機関へと人々を呼び戻すために、NVV はバスに新しい外装（ヘッセン州出身のグリム兄弟にちなんだデザイン）、無線 LAN、USB ポート、障害者や小さな子供連れの乗客のための広いスペースなどを導入し、より魅力的で快適な車両とする取組みを行っている。なおコロナ禍の中で、学校の授業が停止となった期間以外、バスの運行回数は大きく減らしていない。

現在は、オミクロン株による感染の急増により、バス事業者において隔離や療養のため欠勤する従業員が多くなり、通常の水準のサービスを提供できなくなることが懸念されている。

¹⁰³ NVV ウェブサイトによれば貸出期間は 10 カ月、2020 年の料金は 196 ユーロであった。第 2 編 第 1 章 ドイツ ヘッセン州北部地域 第 5 節 新しいモビリティと道路空間活用 第 1 項 自転車の利用増促進及び公共近距離旅客輸送との接続強化に向けた取組み 参照。

第2章 ドイツ ブレーメン州

ブレーメン州 (Freie Hansestadt Bremen¹⁰⁴) はドイツ北西部に位置する都市州で、北海につながるヴェーザー (Weser) 川の河口から約 60 キロメートルさかのぼったところに位置するブレーメン市 (Stadtgemeinde Bremen) と同川の河口に位置し北海に面するブレーマーハーフェン市 (Stadtgemeinde Bremerhaven) の 2 都市からなる¹⁰⁵。同州の総面積は 419 平方キロメートル¹⁰⁶で、周りをニーダーザクセン州 (Land Niedersachsen) に囲まれている。同州の総人口は 2019 年時点で 68 万 1,200 人で、そのうちブレーメン市が 56 万 7,600 人、ブレーマーハーフェン市が 11 万 3,600 人となっている¹⁰⁷。



図 2-1 ブレーメン州の位置

出典 連邦参議院¹⁰⁸、ブレーメン州政府¹⁰⁹

¹⁰⁴ 正式名称はブレーメン自由ハンザ都市。ブレーマーハーフェン市の一部の港湾地域はブレーメン市に属している。

¹⁰⁵ ブレーメン州統計局 (Statistisches Landesamt Bremen) (n.d.), “Statistisches Jahrbuch”, ブレーメン州統計局 サイト <https://www.statistik.bremen.de/publikationen/statistisches-jahrbuch-2044> 2021 年 12 月 14 日閲覧。

¹⁰⁶ ブレーメン市は 326 平方キロメートル、ブレーマーハーフェン市は 94 平方キロメートルである。ブレーメン州統計局 (2021), “Statistisches Jahrbuch 2021”, ブレーメン州統計局ウェブサイト

https://www.statistik.bremen.de/sixcms/media.php/13/Jb2021_pdfa.pdf 2021 年 12 月 21 日閲覧。

¹⁰⁷ ブレーメン州統計局 (n.d.a), “Bremen in Zahlen”, ブレーメン州統計局サイト

<https://www.statistik.bremen.de/publikationen/bremen-in-zahlen-2056> 2021 年 12 月 8 日閲覧。

¹⁰⁸ 連邦参議院 (Der Bundesrat) (n.d.), “Die Bundesrepublik Deutschland besteht aus 16 Ländern”, Der Bundesrat サイト <https://www.bundesrat.de/DE/bundesrat/laender/laender-node.html> 2021 年 12 月 8 日閲覧。

¹⁰⁹ ブレーメン州政府 (bremen.de) (n.d.), “Stadtplan”, ブレーメン州政府サイト <https://www.bremen.de/stadtplan> 2021 年 12 月 13 日閲覧

同州の公共近距離交通機関はバスとトラムからなり、すべて公営企業であるブレーメン路面電車（Bremer Straßenbahn：BSAG）によって運営されている。ブレーメン州は同州及びニーダーザクセン州の一部地域の運輸連合であるブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合（Zweckverband Verkehrsbund Bremen/Niedersachsen：ZVBN）に加盟している¹¹⁰。また、同州は第3回（2014年度）EU SUMP 賞を受賞した他、同じく EU の「CIVITAS 変革賞（CIVITAS Transformation Award）¹¹¹」を 2019 年に受賞している。また「mobil.punkt」と呼ばれるモビリティハブでのカーシェアリングが盛んに利用されている他、自転車も広く活用されている¹¹²。

第1節 モビリティ統括機関：ブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合（ZVBN：Zweckverband Verkehrsbund Bremen/Niedersachsen）

第1項 概要

ブレーメン州はブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合（Zweckverband Verkehrsbund Bremen/Niedersachsen：ZVBN）の管轄地域にある¹¹³。ブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合（ZVBN）は連邦法の公共近距離旅客輸送地域化法を背景としてブレーメン州及びニーダーザクセン州がそれぞれ 1996 年に施行した州法の公共近距離旅客輸送法（ブレーメン州の州法はブレーメン州公共近距離旅客輸送法（Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen（BremÖPNVG）¹¹⁴）に基づき策定されたブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合（ZVBN）基本法（Verbandssatzung für den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen、以下「基本法」）により設置された¹¹⁵。またブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合（ZVBN）の設置に合わせてブレーメン・ニーダーザクセン運輸連合（Verkehrsbund Bremen/Niedersachsen：VBN）が設立されている。

ブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合（ZVBN）とブレーメン・ニーダーザクセン運輸連合（VBN）の違いについては、前者が管轄地域全体の政策や計画の策定を担うのに対し、後者が実際の運営の管理を担っている点にある¹¹⁶。

¹¹⁰ Zweckverband Verkehrsbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) (2001), “Verbandssatzung für den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)”, ZVBN サイト https://www.zvbn.de/bibliothek/data/1_zvs.pdf 2021年12月8日閲覧

¹¹¹ ブレーメン州政府 (2019), “Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau”, ブレーメン州政府サイト <https://www.senatspressestelle.bremen.de/pressemitteilungen/europas-hoechste-auszeichnung-fuer-saubere-mobilitaet-verliehen-civitas-award-2019-geht-nach-bremen-324950?asl=bremen02.c.732.de> 2021年12月13日閲覧。

¹¹² Bike Citizens (2018), “To the moon and back by bicycle!”, Bike Citizens サイト <https://www.bikecitizens.net/bremen-travelling-to-moon-back-on-bicycle/> 2021年12月10日閲覧。

¹¹³ Transparenzportal Bremen (2017), “Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG)”, Transparenzportal Bremen サイト https://www.transparenz.bremen.de/sixcms/detail.php?gsid=bremen2014_tp.c.107853.de&template=00_html_to_pdf_d 2021年12月8日閲覧。

¹¹⁴ Transparenzportal Bremen (2017)。

¹¹⁵ ZVBN (2001)。

¹¹⁶ ブレーメン州議会 (Bremische Bürgerschaft) (2000), “Öffentlicher Nahverkehr für Bremen und die Region”, ブレーメン州議会サイト <https://www.bremische-buergerschaft.de/dokumente/wp15/land/drucksache/D15L0419.pdf> 2021年12月8日閲覧。

ブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合（ZVBN）にはブレーメン州のブレーメン市及びブレーマーハーフェン市のみならず、ニーダーザクセン州の2つの独立市及び6つの郡が加盟しており（管轄地域は図2-2の灰色の太線で囲まれた領域）、本部はブレーメン市に置かれている¹¹⁷。管轄地域の総面積は6,600平方キロメートルで、総人口は約170万人である¹¹⁸。

一方、ブレーメン・ニーダーザクセン運輸連合（VBN）の管轄地域はブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合（ZVBN）の管轄地域に加えてそれに隣接するニーダーザクセン州のクックスハーフェン郡（Landkreis Cuxhaven）、ニーブルグ・ヴェーザー郡（Landkreis Nienburg/Weser）及びローテンブルグ・ヴュンメ郡（Landkreis Rotenburg/Wümme）の一部地域が含まれる（図2-2のZVBNの管轄地域に斜め線の地域を加えた領域）。VBNの管轄地域であるがZVBNの管轄には入っていない地域（図2-2斜め線の地域）では統一料金やダイヤの調整などが行われているが、近距離運輸計画の策定などは各郡が担っている¹¹⁹。VBNの管轄地域の総面積は9,416平方キロメートルで約200万人が居住する^{120 121}。

VBNは以下のサービスを提供している¹²²。

- 地域鉄道（Regionale Bahn）：16系統
- 路面電車（Straßenbahn）：8系統
- 都市バス（Stadtbus）：105系統
- オンデマンドタクシー（AnrufSammelTaxi（AST））：14系統
- 市民バス：52系統

¹¹⁷ ZVBN (2001)。

¹¹⁸ ZVBN (2018), “Nahverkehrsplan 2018-2022”, ZVBN サイト
https://www.zvbn.de/media/data/Gesamt_PDF.pdf 2021年12月8日閲覧。

¹¹⁹ ニーダーザクセン州の加盟自治体には独立市（Kreisfreie Stadt）であるデルメンホルスト（Delmenhorst）市及びオルデンプルグ（Oldenburg）市、郡（Landkreis）のアンメルランド（Ammerland）郡、ディーブホルツ（Diepholz）郡、オルデンプルグ（Oldenburg）郡、オステルホルツ（Osterholz）郡、フェルデン（Verden）郡、ヴェーザーマルシュ（Wesermarsch）郡がある。

ZVBN (2001)及びZVBN (2018)。

¹²⁰ Verkehrsbund Bremen/Niedersachsen (VBN) (2020), “WIR ÜBER UNS”, VBN サイト
<https://www.vbn.de/vbn/wir-ueber-uns> 2021年12月11日閲覧。

¹²¹ ニーダーザクセン州の総面積は4万7,000平方キロメートル、総人口は799万人であり、VBNの管轄エリアはおよそ州全体の4分の1程度を占める位置づけとなっていることが読み取れる

ニーダーザクセン州統計局（Landesamt für Statistik Niedersachsen）（n.d.）, “Bevölkerungsstand: Einwohnerzahl Niedersachsens - Tabellen”, ニーダーザクセン州統計局 サイト

https://www.statistik.niedersachsen.de/startseite/themen/bevolkerung/bevolkerungsstand_einwohnerzahl_niedersachsens/bevolkerungsstand-einwohnerzahl-niedersachsens-tabellen-201964.html 2021年12月11日閲覧。

¹²² VBN (2020)。



図 2-2 ZVBN 及び VBN の管轄地域

出典 ZVBN¹²³

第2項 運輸連合に関連した同州の法律

ブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合（ZVBN）に関連する州法には「ブレーメン州公共近距離旅客輸送法（Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen : BremÖPNVG、（以下「輸送法」））」¹²⁴と「ブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合（ZVBN）基本法（Verbandssatzung für den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen、（以下「基本法」））」¹²⁵がある。

同輸送法（BremÖPNVG）に基づき、ブレーメン州の鉄道近距離旅客輸送（SPNV: Schienenpersonennahverkehr）の任務担当者（Aufgabenträger）はブレーメン州環境・建設・運輸省（Senator für Umwelt, Bau und Verkehr）、その他の公共近距離旅客輸送については、ブレーメン市は同州の環境・建設・運輸省（Senator für Umwelt, Bau und Verkehr）、ブレーマーハーフェン市内はブレーマーハーフェン市当局（Magistrat der Stadt Bremerhaven）が任務担当者（Aufgabenträger）とされているが（同輸送法 6 条）、任務担当者（Aufgabenträger）の権限を自治体が公益目的で協力するために組織される広域連合（Zweckverband）に両市から委譲することができる（同輸送法 7 条）¹²⁶。

基本法によりブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合（ZVBN）が管轄地域の鉄道近距離旅客輸送（SPNV）以外の公共近距離旅客輸送（ÖPNV）の任務担当者（Aufgabenträger）とされ（基本法 4 条）、同地域の路面電車とバスの運輸政策や計画の策定を行う¹²⁷。ZVBNは管轄地域の共通料金に基づき得られた料金収入の分配（基本法 4 条）や 5 年ごとの近距離運輸計画（Nahverkehrsplan）の作成を担っている（基本法 4 条及び 5

¹²³ ZVBN (2018)。

¹²⁴ Transparenzportal Bremen (2017)。

¹²⁵ Transparenzportal Bremen (2017)。

¹²⁶ Transparenzportal Bremen (2017)。

¹²⁷ VBN (n.d.), “UNSERE PARTNER”, VBN サイト <https://www.vbn.de/vbn/unsere-partner> 2021 年 12 月 12 日閲覧。

条)¹²⁸。ブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合（ZVBN）の運営費用はニーダーザクセン州並びにブレーメン市及びブレーマーハーフェン市が負担している（基本法 6 条）¹²⁹。

なお連邦法である地域化法（RegG）¹³⁰に基づき連邦政府からブレーメン州に支給される資金のうち、70%がブレーメン州、30%がブレーメン市及びブレーマーハーフェン市に配分される。そして、後者については 82%がブレーメン市、18%がブレーマーハーフェン市に支給されるとされている（同輸送法 10 条）¹³¹。

第3項 公共交通に関する主要組織の権限と役割

ブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合（ZVBN）にはブレーメン州のブレーメン市及びブレーマーハーフェン市並びにニーダーザクセン州の独立市であるデルメンホルスト市とオルデンプルグ市及び同州の 6 つの郡が加盟している。ZVBN は鉄道近距離旅客輸送（SPNV）を除く近距離旅客輸送の任務担当者（Aufgabenträger）として、管轄地域の近距離運輸計画（Nahverkehrsplan）を作成し、管轄地域において旅客輸送会社に対しトラムやバスの運行を発注したり、加盟組織に対しサービス向上のための支援などを行ったりしている¹³²。

ブレーメン・ニーダーザクセン運輸連合¹³³（Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen : VBN）には同地域の交通機関の運行を担う 31 の旅客輸送サービス事業者が加盟している¹³⁴。VBN は共通料金の設定、路線図やダイヤなど利用者が必要とする情報の提供などを行う他、ZVBN と協力して車両やバス停などの質を確保するための計画を策定している。VBN の具体的な業務は以下のとおりである¹³⁵。

- 交通計画の策定：ZVBN の近距離運輸計画（Nahverkehrsplan）を実現するため、交通網や運行計画の枠組み、交通機関同士の接続のための施設及び個人の乗り物からの乗り換え地点に関する基本構想について加盟企業と合意し計画を策定する。
- サービス内容の設定：ZVBN が策定した近距離運輸計画（Nahverkehrsplan）と交通計画に従い VBN 加盟企業がサービスの内容を設定する。
- 料金の設定：域内共通料金（VBN-Tarif）を VBN 加盟企業の合意の下で設定する。
- 料金収入の分配：域内共通料金で得られた収入や ZVBN からの補助金を VBN 加盟企業に分配する。
- 運営システムの整備：域内で共通の運営を行う上で必要となるシステムの枠組みを加盟企業と合意の上で整備する。

¹²⁸ ZVBN (2001)。

¹²⁹ ZVBN (2001)。

¹³⁰ 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 2 節 ドイツ 第 3 項 地方公共交通事業に関する法律・規制 参照。

¹³¹ Transparenzportal Bremen (2017)。

¹³² ブレーメン州議会 (2000)。

¹³³ 有限会社 (GmbH) の形態をとっている。

¹³⁴ VBN (n.d.a), “DIE VERKEHRSUNTERNEHMEN IM VBN”, VBN サイト <https://www.vbn.de/vbn/die-verkehrsunternehmen> 2021 年 12 月 12 日閲覧

¹³⁵ ブレーメン州議会 (2000)。

表 2-1 ZVBN 及び VBN の役割

組織名	役割	加盟組織
ブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合 (ZVBN)	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道近距離旅客輸送 (SPNV) を除く近距離旅客輸送の任務担当者 (Aufgabenträger) 近距離運輸計画 (Nahverkehrsplan) の策定 旅客輸送サービスの発注者 (Besteller) ・加盟組織のサービス向上のための計画及び資金の支援 	<ul style="list-style-type: none"> ブレーメン市 ブレーマーハーフェン市 デルメンホルスト市 オルデンプルグ市 アンメルランド郡 ディーブホルツ郡 オルデンプルグ郡 オステルホルツ郡 フェルデン郡 ヴェーザーマルシュ郡
ブレーメン・ニーダーザクセン運輸連合 (VBN)	<ul style="list-style-type: none"> 地域共通のマーケティング及び販売システム 利用者に対するサービス情報の提供 	旅客輸送会社 31 社

出典 ZVBN 及びブレーメン州議会136、VBN¹³⁷を基に作成

第2節 ブレーメン市における交通ネットワーク

第1項 公共交通運営組織：ブレーメン路面電車 (Bremer Straßenbahn AG : BSAG)

ブレーメン市 (Stadtgemeinde Bremen) のバスとトラムはブレーメン路面電車 (Bremer Straßenbahn AG : BSAG) によって運営されている。同社はブレーメン市の 100 % 子会社であるブレーメン交通・持株会社 (Bremer Verkehrs- und Beteiligungsgesellschaft mbH : BVBG) を親会社としている。BVBG は BSAG の株式 100% を保有する。BSAG は 2018 年にブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合 (ZVBN) との間で 22 年 6 カ月にわたる輸送契約を締結しており、2019 年 1 月から 2041 年 6 月末までの車両の運行を任されている¹³⁸。

BSAG の 2020 年の延べ利用者数は 7,053 万人、1 人あたりの利用回数は 125 回だった。コロナ禍により利用者数は前年から 3,554 万人余り減少した¹³⁹。

第2項 財政

BSAG の 2020 年度の総売上高は 9,949 万 9,000 ユーロで前年度の 1 億 2,517 万 3,000 ユーロから 20.5% 減少した。2020 年度の総旅客運賃収入は 8,460 万ユーロ、営業支出は 1 億 5,307 万ユーロで、営業支出に占める総旅客運賃収入の割合である運賃カバー率は 55.3% だった¹⁴⁰。

2020 年度は補助金 97 万 9,000 ユーロに加え、コロナ禍による収益の減少を受けて実施された公共近距離旅客輸送のための救済プログラムから 2,572 万ユーロの助成金を受け取った。これらはその他営業利益に計上されている¹⁴¹。

¹³⁶ ブレーメン州議会 (2000)。

¹³⁷ VBN (n.d.a)。

¹³⁸ Bremer Straßenbahn AG (BSAG) (2020), “Geschäftsbericht 2020”, BSAG サイト https://www.bsag.de/fileadmin/user_upload/redakteure/unternehmen/berichte/2020/GB_2020_komplett_WEB.pdf 2021 年 12 月 17 日閲覧。

¹³⁹ BSAG (2020)。

¹⁴⁰ BSAG (2020) のデータに基づき算出。BSAG (2020)

¹⁴¹ BSAG (2020) のデータに基づき算出。

第3項 公共交通ネットワーク

ブレーメン路面電車（BSAG）が運行する、2020年のトラムとバスの系統数及び営業キロ数は以下のとおりである¹⁴²。

- トラム：8系統（営業キロ数：111.5キロメートル）
- バス：38系統（営業キロ数：492.3キロメートル）

ボランティアが運転する市民バス（Bürgerbus）とデマンドタクシーAnrufSammelTaxi（AST）は、ブレーメン市では運用されていない¹⁴³。



図 2-3 ブレーメン市中心部の路線図

出典 BSAG¹⁴⁴

ブレーメン市とブレーマーハーフェン市は、地域高速鉄道（RegionalExpress）であるRE8及びRE9と、都市鉄道（Stadtbahn）であるレギオSバーン（RegioSbahn）のRS2の他、バスによって結ばれている。

¹⁴² BSAG (2020)。

¹⁴³ VBN (2020)。

¹⁴⁴ 四角枠の数字が路面電車。丸数字はバス。すべての系統は表示されていない。

BSAG (n.d.), “STADTNETZPLAN BREMEN”, BSAG サイト

https://www.bsag.de/fileadmin/user_upload/Stadtnetzplan.pdf 2021年12月17日閲覧

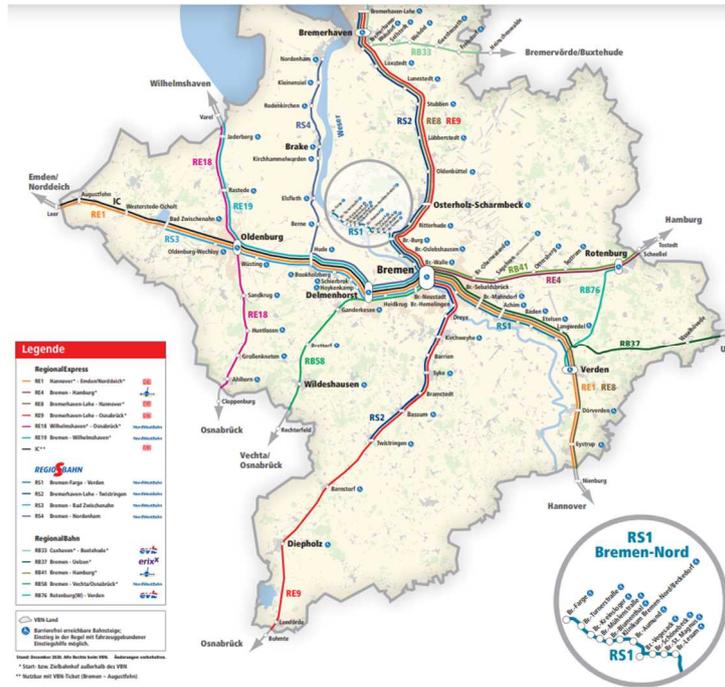


図 2-4 VBN 管轄地域の地域鉄道 (RB) 等

出典 VBN¹⁴⁵

第3節 SUMP における目標

第1項 2025 年ブレーメン運輸開発計画 (Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025)

ブレーメン市は 2014 年に「2025 年ブレーメン運輸開発計画¹⁴⁶ (Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025)」を決定した。同計画はブレーメン州環境・建設・交通省 (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr、現ブレーメン州気候変動・環境・交通・都市開発・住宅建設省) が同市の委託を受けて作成したもので、2015 年に第 3 回 (2014 年度) EU SUMP 賞を受賞した。同賞は運輸開発計画の立案と実施において優れたモニタリングと評価を行った都市を対象に授与されたものである¹⁴⁷。

同計画は過去の教訓を生かし、成功した施策を強化すると共に、実施に問題が生じないよう考慮されている点が評価された。計画の内容が優れていることやモニタリングと評価の手法を提示していることに加え、策定にあたり同州が地域のステークホルダーや同様の取り組みを行っている都市及び協力する関係機関と緊密な協力を図ってきたことも特長に挙げられる¹⁴⁸。行政機関や運輸関係企業のみならず、民間の非営利組織や市民が参加するフォーラ

¹⁴⁵ VBN (n.d.b), “VERKEHRSANGEBOT”, VBN サイト <https://www.vbn.de/mobilitaet/verkehrsangebot> 2021 年 12 月 8 日閲覧

¹⁴⁶ ブレーメン州気候変動・環境・運輸・都市開発・住宅建設省 (Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau) (n.d.), “Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025”, ブレーメン州気候変動・環境・運輸・都市開発・住宅建設省サイト <https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/verkehrsentwicklungsplan-5586> 2021 年 12 月 20 日閲覧

¹⁴⁷ Eltis (2015), “Bremen: SUMP monitoring and evaluation champion (Germany)”, Eltis サイト <https://www.eltis.org/discover/case-studies/bremen-sump-monitoring-and-evaluation-champion-germany> 2021 年 12 月 20 日閲覧。

¹⁴⁸ European Mobility Week (n.d.), “Award for Sustainable Urban Mobility Planning”, European Mobility Week サイト <https://mobilityweek.eu/sump-award/> 2021 年 12 月 21 日閲覧。

ムでの検討を経て作成されている。また同州の都市開発や環境及び運輸に関係する他の計画も考慮されている¹⁴⁹。

策定プロセスにおいては、①SWOT 分析による既存のモビリティと交通インフラの検討、②シナリオ分析による各部門ごとの施策の実施とその結果の検討、③費用便益分析による比較衡量が行われ、各ステークホルダーとの意見交換が実施されている¹⁵⁰。

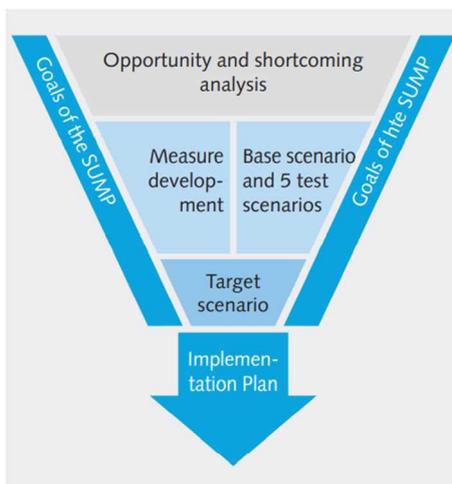


図 2-5 SUMP の策定プロセス

出典 2025 年ブレーメン運輸開発計画¹⁵¹

同計画は、以下の 6 つの大きな目標を提示し実施される措置の概要を分野別に示すと共に、計画の策定にいたるまでのプロセスを詳述しているのが特徴である¹⁵²。

1. あらゆる人々の社会への統合とすべての利用者への平等なサービスの提供の強化。
2. 交通の安全性とセキュリティの強化。
3. 都市全域における代替的な交通手段の提供と最適化。
4. ブレーメンと周辺地域間における歩行者、自転車利用者及び公共交通利用者のためのシステムとサービスの相互接続の強化。
5. 商業輸送の最適化とブレーメンの経済的な中心地としての役割の強化。
6. 人々の健康及び環境に対して、運輸の及ぼす悪影響の永続的かつ目に見える形での低減。

これらの目標を達成するために同計画で検討された施策は「ブレーメン運輸開発計画 (Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP))」に取り入れられている。VEP の施

¹⁴⁹ そうした計画には「2025 年土地利用計画」、「2020 年産業開発プログラム」、「2025 年ブレーメン都心開発計画」、「住宅建設計画」、「騒音削減行動計画」、「大気浄化計画」、「2020 年気候変動対策・エネルギープログラム」、「公共近距離旅客輸送計画」がある。

¹⁵⁰ ブレーメン州気候変動・環境・運輸・都市開発・住宅建設省 (n.d.)。

¹⁵¹ ブレーメン州気候変動・環境・運輸・都市開発・住宅建設省 (n.d.)。

¹⁵² 各施策の対象となる道路などの詳細なリストは「2025 年ブレーメン運輸開発計画 (Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP))」に掲載されている。

ブレーメン州気候変動・環境・運輸・都市開発・住宅建設省 (n.d.a), “Service”, ブレーメン州気候変動・環境・運輸・都市開発・住宅建設省サイト <https://www.bauumwelt.bremen.de/ressort/service-1475> 2021 年 12 月 21 日閲覧。

策には、鉄道、自動車、自転車、徒歩など交通手段（モード）別またマルチモーダル等それらにまたがるものや、駐車車両など個別の問題に関わるものがある¹⁵³。

第2項 ブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合（ZVBN）の「近距離運輸計画（Nahverkehrsplan）2018-2022」

ブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合（ZVBN）は 2017 年に「近距離運輸計画（Nahverkehrsplan）2018-2022¹⁵⁴」を決定した。これはブレーメン州公共近距離旅客輸送法（BremÖPNVG）及びニーダーザクセン州近距離運輸法（Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz（NNVG））で 5 年ごとの策定が義務付けられているもので、ZVBN が ترامや路線バスなど現在提供されている近距離旅客輸送を検証し、将来改善すべき点を提示したものである。ブレーメン市とブレーマーハーフェン市については以下のような内容が指摘されている¹⁵⁵。

- 完全バリアフリーの実現
- ダイヤ及び料金に関するインターネットによる情報提供の充実
- 路面電車及びバスの車内で提供される電光掲示板の運行情報の質の向上

第4節 新しいモビリティと道路空間活用

第1項 カーシェアリングの普及促進

ブレーメン州は都心部の混雑軽減と環境負荷の削減を目的としてカーシェアリングの普及を促進してきた。同州のカーシェアリング促進策は、2009 年に採択された「カーシェアリング行動計画（Car-Sharing Aktionsplan）」や 2019 年に施行された「ブレーメン州カーシェアリング法（Bremische Landes-Car-Sharinggesetz : BremLCsgG）」に基づき実施されている。行動計画で掲げられていた 2020 年におけるカーシェアリングの利用者数 2 万人、自家用車 6,000 台の削減は 2021 年 5 月にその達成が報告された。コロナ禍がなければ 2020 年中の目標到達が可能であったと評価されている¹⁵⁶。

カーシェアリング行動計画¹⁵⁷（Car-Sharing Aktionsplan）

2009 年に策定された同行動計画は 2020 年までにカーシェアリングの利用者数 2 万人を達成し、自家用車 6,000 台を削減することを目標に掲げている。骨子は以下のとおりである¹⁵⁸。

- 道路空間などにおけるカーシェアリング用ステーションの拡大。
- 住宅建設計画へのカーシェアリングの統合。

¹⁵³ ブレーメン州気候変動・環境・運輸・都市開発・住宅建設省 (n.d.)。

¹⁵⁴ ZVBN (2018)。

¹⁵⁵ ZVBN (2018)。

¹⁵⁶ 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 12 月 19 日閲覧。

¹⁵⁷ Freie Hansestadt Bremen (2016), “Faktenblatt Car-Sharing Erfahrungen in Bremen”, CIVITAS サイト https://civitas.eu/sites/default/files/car-sharing_folder_subv_rz_web_1.pdf 2021 年 12 月 19 日閲覧。

¹⁵⁸ Freie Hansestadt Bremen (2016)。

- 公共近距離旅客輸送（ÖPNV）とカーシェアリングの統合。
- 政府関係機関の車両管理へのカーシェアリングの統合。
- カーシェアリングの認知拡大と情報提供。

ブレーメン州カーシェアリング法（Bremische Landes-Car-Sharinggesetz (BremLCsgG)）

ドイツでは連邦法であるカーシェアリング法（Car-SharingGesetz（CsgG））が2017年9月に施行された。同法によりカーシェアリングで利用される車両の駐車場の優先利用や、駅などで提供されるカーシェアリングサービスのために道路空間の優先利用権をカーシェアリングのステーションに与えることが可能になっている。また2020年4月に施行された改正道路交通規則（Straßenverkehrsordnung（StVO））ではカーシェアリングの車両の優先駐車場を示す標識やカーシェアリングの車両であることを示す証明書の提示について規定されている¹⁵⁹。



図 2-6 カーシェアリングの車両の優先駐車場を示す標識

出典 StVO¹⁶⁰

2019年に施行されたブレーメン州カーシェアリング法（Bremische Landes-Car-Sharinggesetz (BremLCsgG)）により、ブレーメン市はブレーメン州気候変動・環境・交通・都市開発・住宅建設省（Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau : SKUMS）、ブレーマーハーフェン市は同市当局（Magistrat der Stadt Bremerhaven）がカーシェアリング事業者に対しステーション設置を目的とした道路空間の優先利用権を最長8年間与えることが認められている（同法3条）。

第2項 モビリティハブ「モビル・ポイント (mobil.punkt) 」

2003年以来、ブレーメン州は「モビル・ポイント (mobil.punkt) 」または「モビル・ポイントチェン (mobil.pünktchen) 」と呼ばれるモビリティハブを導入してきた。同モビリティ

¹⁵⁹ ADAC (2021), “StVO-Novelle: Das sind die neuen Regeln”, ADAC サイト

<https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-deutschland/stvo-novelle/> 2021年12月19日閲覧

¹⁶⁰ 連邦司法省 (n.d.l), “Straßenverkehrs-Ordnung”, 連邦司法省サイト https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/ 2021年12月20日閲覧。

ィハブはカーシェアリングを軸として道路空間を有効活用し、自家用車の利用を減らすことを目的としたもので、カーシェアリングの車両の駐車施設を提供している。これまでに合わせて47カ所の「モバイル・ポイント」と「モバイル・ポイントチェン」が設置されている¹⁶¹。

「モバイル・ポイント」は鉄道及び路面電車の駅やバス停近くに設置され4台から12台の車両を駐車することができる。駐輪施設、タクシーの乗降場やリサイクルコンテナなどと組み合わせられて設置されていることが多い¹⁶²。「モバイル・ポイントチェン」はより小規模な施設で、駐車場所の確保が特に困難な都心部に設置されており2台から3台の車両のみが駐車でき、緊急車両の通行の円滑化、歩行者のスペース確保に貢献している¹⁶³。自転車の駐輪施設が設置されていることが多いことが特徴である¹⁶⁴。



図 2-7 モバイル・ポイント

出典 ブレーメン州政府¹⁶⁵

同州におけるカーシェアリング事業を担う組織には、ブレーメンに本拠を置きドイツとベルギーで事業を展開するカンビオ・カーシェアリング (cambio CarSharing)、ドイツ鉄道 (DB) 子会社が運営するフリンクスター¹⁶⁶ (Flinkster)、組合方式で運営されているパーソナルモビリティセンター・ノルドヴェスト (PMC-Nordwest eG) の3つがある¹⁶⁷。

「モバイル・ポイント」及び「モバイル・ポイントチェン」の施設を利用するカーシェアリング事業者は、連邦政府の環境認証の1つ「ブルーエンジェル (Blaue Engel)」のカーシェア

¹⁶¹ ブレーメン州気候変動・環境・運輸・都市開発・住宅建設省 (n.d.b), “Car-Sharing”, ブレーメン州気候変動・環境・運輸・都市開発・住宅建設省サイト <https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/nachhaltige-mobilitaet/mobil-punkte-und-car-sharing-31612> 2021年12月19日閲覧

¹⁶² CoMoUK (2021), “Mobility Hubs: The Problem-Solving Approach to Congestion and Parking”, CoMoUK サイト https://como.org.uk/wp-content/uploads/2021/01/CoMoUK_Mobility-Hubs_Breman-Case-Study.pdf 2021年12月19日閲覧。

¹⁶³ ブレーメン州気候変動・環境・運輸・都市開発・住宅建設省 (n.d.b)。

¹⁶⁴ CoMoUK (2021)。

¹⁶⁵ ブレーメン州気候変動・環境・運輸・都市開発・住宅建設省 (n.d.b)。

¹⁶⁶ ドイツ鉄道 (Deutsche Bahn) 子会社の Deutsche Bahn Connect が運営する。全国400以上の都市で事業を展開。

Deutsche Bahn Connect (n.d.), “Flinkster”, Deutsche Bahn Connect サイト

<https://www.deutschebahnconnect.com/de/produkte/flinkster> 2021年12月19日閲覧。

¹⁶⁷ ブレーメン州気候変動・環境・運輸・都市開発・住宅建設省 (n.d.b)。

リング車両の環境基準「環境にやさしいカーシェアリング¹⁶⁸ (Umweltfreundliches Car Sharing (DE-UZ 100))」の基準を満たすと共に、駐車スペースの混雑解消に貢献可能であることを証明する必要がある。カーシェアリング事業者の両施設の利用は有料である¹⁶⁹。カーシェアリングの利用者数は2万1,000人とその数は増加傾向にあり¹⁷⁰、カーシェアリングサービスとモビリティハブが道路の混雑解消に大きく貢献しているとされる¹⁷¹。

第3項 自転車の利用促進と走行空間の整備

自転車ゾーンの導入

ブレーメン州政府は2020年7月に12の道路の2.5キロメートルの区間に最初の「自転車ゾーン」を導入した。これは連邦政府が2020年4月に施行した改正道路交通規則¹⁷² (Straßenverkehrsordnung : StVO) を受けたものである。同改正により地方自治体は標識のついた「自転車ゾーン」を設定することができるようになった。「自転車ゾーン」は自転車専用レーンとして自転車が優先的に通行することができるもので、走行速度は最大で時速30キロメートル、二列走行も認められている。



図 2-8 自転車ゾーンの標識

出典 連邦司法省¹⁷³

自転車モデル地区 (Fahrradmodellquartier) の導入

ブレーメン州は都心にあるアルテ・ノイシュタット (Alte Neustadt) 地区を自転車利用に関するモデル地区としているほか¹⁷⁴、都心から離れたエレナー・ホフ (Ellener Hof) に大規模なモデル地区を建設中である¹⁷⁵。モデル地区の設定は生活の質の向上及び徒歩と自転車の利用促進による気候変動対策への貢献を目的としたもので、アルテ・ノイシュタット

¹⁶⁸ Bauer Engel (2018), “Umweltfreundliches Car Sharing (DE-UZ 100)”, Bauer Engel サイト <https://produktinfo.blauer-engel.de/uploads/criteriafile/de/DE-UZ%20100-201801-de-Kriterien-V4.pdf> 2021年12月19日閲覧。

¹⁶⁹ ブレーメン州気候変動・環境・運輸・都市開発・住宅建設省 (n.d.b)。

¹⁷⁰ ブレーメン州気候変動・環境・運輸・都市開発・住宅建設省 (n.d.b)。

¹⁷¹ Hannes Schreier et al. (2018), “Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen”, ブレーメン州気候変動・環境・運輸・都市開発・住宅建設省サイト

https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/2017AnalysezurAuswirkungdesCar-SharinginBremen_Team%20Red%20Endbericht_komprimiert.pdf 2021年12月19日閲覧。

¹⁷² 連邦司法省 (n.d.l)。

¹⁷³ 連邦司法省 (n.d.l)。

¹⁷⁴ ブレーメン州政府 (n.d.a), “Radinfrastrukturprojekte in Bremen”, ブレーメン州政府サイト <https://www.bremen.de/leben-in-bremen/fahrradstadt/radprojekte> 2021年12月20日閲覧。

¹⁷⁵

地区では自転車用道路や駐輪施設、標識の整備などを行い、二列走行や最高時速 30 キロメートルでの走行が快適にできるようになっている。同地区では以下のような措置が導入されている。

- 円滑な走行を可能にするため石畳の通りをアスファルト舗装にしたり表面を滑らかにしたりする工事を実施。
- 二列走行が可能な自転車優先道路を導入。
- ごみ清掃車や消防車など大型車両の通行を容易にするため道路の合流地点を整備。
- 計 600 台の駐輪施設を導入。
- 同地区の大学内に自転車修理設備を持つカフェを設置。
- 同地区の大学内にレンタル自転車の貸し出し施設を設置。
- 自転車用空気入れ及び電気自転車用給電設備を備えた駐輪場を設置。

エレナー・ホフ（Ellener Hof）のプロジェクトは約 10 ヘクタールの敷地に 1,200 人が居住可能な 500 戸の住居を整備するもので、屋上の緑化や雨水の利用などを通してエネルギー効率の向上など環境に配慮したモデル地区とする予定である。同地区では以下の 3 つを柱として自転車を中心としたモビリティを促進していくとされている¹⁷⁶。

- 自転車の利用に適した道路空間の設計
- 自転車に適したインフラの整備
- 自転車の利用定着を図るための自転車向けサービスの充実



図 2-9 エレナー・ホフ計画図

出典 ブレーメン州気候変動・環境・交通・都市開発・住宅建設省¹⁷⁷

¹⁷⁶ ブレーメン州政府 (n.d.c), “Fahrradquartier Ellener Hof”, ブレーメン州政府サイト <https://www.bremen.de/radquartier-ellener-hof> 2021 年 12 月 20 日閲覧。

¹⁷⁷ ブレーメン州気候変動・環境・運輸・都市開発・住宅建設省 (2018), “Bebauungsplan 2459 für ein Gebiet in Bremen-Osterholz zwischen Ludwig-Roselius-Allee, westlich Krefelder Straße, Am Hallacker und dem Osterholzer Friedhof -Neuer Ellener Hof”, ブレーメン州ポータルサイト

同プロジェクトはブレーメン市とブレーマー住宅財団（Bremer Heimstiftung）が実施しており、連邦政府の国家環境保護イニシアティブの助成を受けている¹⁷⁸。

表 2-2 達成目標と実施計画

実施分野	主な施策	対応する目標
A/B : 自動車交通/ 業務目的交通	連邦政府管理の長距離道路（アウトバーン、国道）の拡充、特定区間の最適化、交差点の最適化、信号機の信号現示時間の改善	5、6
C : 徒歩/近距離モビリティ	交差点の改善、歩行者と自転車のスペースの分離、駐車車両など歩行の妨げになる障害の除去、スペースの緑化などによる歩行者にやさしい道路空間と魅力的な歩行者ルートによるネットワークの創出	1、2、6
D : 自転車交通	自転車優先道路のネットワークの拡充（特にヴェーザー川による分断の解消 ¹⁷⁹ ）、公共空間における駐輪施設の拡充 	1、4、6
E : 公共近距離交通 (ÖPNV)、鉄道近距離交通 (SPNV)	鉄道ハブ、新駅の設置及びダイヤの拡充による周縁地域や近隣地域から都心へのアクセスの改善、路面電車のネットワークの拡充による商業地及び工業地帯へのアクセス改善、都心への直行バスの導入、市内統一料金導入 ¹⁸¹	1、3、4、5、6
F : 道路空間の再編、バリアフリー化	道路の拡張などを含む道路構造の改善による歩行者や自転車用のスペースの確保・安全性の向上、バリアフリー化	1、2
G : 駐車車両	違法駐車を取り締まり強化、公共交通の利用促進による駐車車両の削減	1、2、6
H : インターモダリティ/マ	異なる移動手段（モード）の組み合わせを円滑にする措置の導入（カーシェアリング及び「自転車の利用+公共交通機関への乗	1、2、3、4、5、6（特に

<https://www.transparenz.bremen.de/metainformationen/bebauungsplan-2459-fuer-ein-gebiet-in-bremen-osterholz-zwischen-ludwig-roselius-allee-westlich-krefelder-strasse-am-hallacker-und-dem-osterholzer-friedhof-neuer-ellener-hof-117620?asl=bremen02.c.732.de> 2021年12月18日閲覧。

¹⁷⁸ ブレーメン州政府 (n.d.c)。

¹⁷⁹ 連邦政府は2021年12月にヴェーザー川を横断する歩行者・自転車用の橋梁の建設に対し補助金を支出する予定。

Pressestelle des Senats (2021), “Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau”, Pressestelle des Senat サイト

<https://www.senatspressestelle.bremen.de/pressemitteilungen/bundesverkehrsministerium-foerdert-planung-fuer-bremer-fahrradbruecken-ueber-die-weser-374244?asl=bremen02.c.732.de> 2021年12月8日閲覧、

¹⁸⁰ ブレーメン州環境・建設・運輸省 (n.d.)。

¹⁸¹ 既に実施済み。

実施分野	主な施策	対応する目標
ルチモダリティ	車（バイク+ライド）」サービスの拡大、「自家用車の駐車+公共交通機関への乗車（パーク+ライド）」拠点の質の改善、「自家用車の駐車+自転車の利用（パーク+バイク）」の普及促進 	3、4)
I：交通・モビリティ管理	交通データなどビッグデータの利用促進によるネットでのサービスやアプリ開発の促進、公共交通機関とカーシェアリングやタクシーなどの共通チケットの導入	3、4、6
J：eモビリティ	バスなどへの電動車の導入、電動自転車（pedelec）の利用促進、通学バスへの電動車の導入を図るパイロットプロジェクトの実施	6、3

出典 2025年ブレーメン運輸開発計画¹⁸³を基に作成

第5節 CIVITAS プロジェクト

CIVITAS プロジェクトは、欧州委員会のモビリティ・運輸総局（DG9）が持続可能でクリーンかつエネルギー効率に優れた都市モビリティの実現を目的に、2002年に開始したプロジェクトである。ブレーメン州は現在電気自動車（EV）の利用を促進するビジネスモデルの開発を目的とする「グリーン・チャージ（Green Charge）」とロジスティクスのオンデマンドサービスの実現を目指す「オンデマンドサービスとしてのロジスティクス（ULaaDS）」に参加しているほか、住民参加によるモビリティの課題解決を目指す「サンライズ（SUNRISE）」も過去に実施していた。これらプロジェクトはいずれも欧州連合（EU）の技術開発プログラム「Horizon 2020」¹⁸⁴の助成を受けている。以下にそれぞれの概要を報告する。

サンライズ¹⁸⁵（SUNRISE）（2017年5月～2021年7月）

同プロジェクトは都市の一部地域を対象とする持続可能なモビリティ技術の開発と実証を目的としたもので、EUの6つの都市で実施された。同プロジェクトの特長は道路空間にお

¹⁸² ブレーメン州環境・建設・運輸省（n.d.）。

¹⁸³ ブレーメン州環境・建設・運輸省（n.d.）。

¹⁸⁴ 現在は、2021～2027年までを対象とした「Horizon Europe」プログラムとなっている。

¹⁸⁵ プロジェクト全体に対するEUの助成額は399万ユーロ、ブレーメン市でのプロジェクト総額は45万ユーロだった。SUNRISE Bremen（n.d.），“Über SUNRISE”，SUNRISE Bremen サイト <https://sunrise-bremen.de/#informationen> 2021年12月20日閲覧。

ける問題を特定し課題の解決手法を見つけ実際に適用する際に居住者や利害関係者の積極的な参加を得て実施される点にあり、ブレーメン市では実際に市民が課題を持ち寄り分析し解決策を提案するプロセスが実践された¹⁸⁶。

ブレーメン市の対象地区となったノイエス・フルスベルグ (Hulsberg) は歴史的な地域に隣接する3万人の住民を抱える地区で、①限られた道路空間、②居住地域の拡大、③不法駐車の日常化、④駐輪場の不足といった問題を抱え、高い自家用車保有率と相まって道路空間が不足し消防車など緊急車両の通行にも支障をきたしていた。そのため駐車車両を減らすための手法を開発し、歩行者、駐輪設備、e モビリティにスペースを配分する実証プロジェクトを実施することを目標として実施された¹⁸⁷。



図 2-10 実施前 (左) と実施後 (右) の例

出典 SUNRISE ホームページ188

プロジェクトで提案された手法を実際に適用して駐車車両を減らしたことで計 1,600 メートルの区間の歩道が利用できるようになった他、緊急車両の通行も可能になった¹⁸⁹。

グリーン・チャージ (GreenCharge) (2018年2月～2022年2月)

グリーン・チャージは電気自動車 (EV) の普及を促すための技術的手法とビジネスモデルを統合して利用する手法を示すことを目的とした CIVITAS のプロジェクトの 1 つで、2022 年 2 月まで 3 年半にわたり実施されている。同プロジェクトはまた EV の利用とエネルギー資源のシェアを促進するビジネスモデルの開発と実証も行っている¹⁹⁰。同プロジェクトで開発されるシステムやモデルには以下のようなものがある¹⁹¹。

- 必要とする電力を容易に入手できる事前予約制の給電設備。
- 電力需給の安定化を図るため電力会社と地域で生産される電力を組み合わせた地域ご

¹⁸⁶ SUNRISE (n.d.), “What is SUNRISE?”, SUNRISE サイト <https://civitas-sunrise.eu/about/what-is-sunrise> 2021 年 12 月 20 日閲覧。

¹⁸⁷ SUNRISE Bremen (n.d.)。

¹⁸⁸ SUNRISE (2021), “Dealing with Conflict Management”, SUNRISE サイト https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2021/06/4_Bremen.pdf 2021 年 12 月 18 日閲覧。

¹⁸⁹ SUNRISE (2021)。

¹⁹⁰ CIVITAS (n.d.), “GreenCharge”, CIVITAS サイト <https://civitas.eu/projects/greencharge> 2021 年 12 月 20 日閲覧。

¹⁹¹ GreenCharge (n.d.), “About the GreenCharge Project”, GreenCharge サイト <https://www.greencharge2020.eu/about-project/> 2021 年 12 月 18 日閲覧。

とのエネルギー自動管理システム。

- すべてのステークホルダーが経済的に利益を得ながら協力することができ、EV の利用が促進されるようなビジネスモデルの開発と実証。

開発されたシステムやモデルに関してはブレーメン、スペインのバルセロナ、ノルウェーのオスロで実証試験を実施する。実証試験では、車両のタイプ及び目的（自動車、スクーター、自転車、バスなど）、所有形態（私有、シェアリング）、給電場所（個人宅、オフィス、公共施設、交通ハブ）、エネルギー管理の手法（太陽光の利用、1カ所の給電施設または近隣地域全体におけるロードバランシング）、給電の支援（予約、優先給電権の設定）などについて検証されることになっている¹⁹²。

ブレーメン市では、給電場所についてはアパート、オフィス及び公共施設、車両の所有形態については自家用車及びシェアリングサービス車、エネルギー源については太陽光、給電方法については給電施設におけるロードバランシング、優先給電権及び定置型バッテリーについて実地試験を実施する予定としている¹⁹³。

オンデマンドサービスとしてのロジスティクス (ULaaDS) (2020年9月～2023年8月)

オンデマンドサービスとしてのロジスティクス (Urban Logistics as an on-Demand Service : ULaaDS) はオンデマンド経済の要請に応えながら、革新的で CO₂ の排出の少ないロジスティクスの実現を目指すプロジェクトであり、車両やインフラなどの技術開発、シェアリングの技術を生かした企業間協力及び都市や周辺地域のサービスインフラを再編する政策措置を組み合わせることで実現しようとするものである。同プロジェクトを通して革新的なロジスティクスシステムを自らの「持続可能な都市モビリティ計画 (Sustainable Urban Mobility Plan : SUMP)」や「持続可能な都市ロジスティクス計画 (Sustainable Urban Logistics Plan : SULP)」に統合しようとする都市を支援することも目指している¹⁹⁴。

同プロジェクトは産業界や市場及び政府のニーズを満たしながら都市におけるロジスティクス計画を支援する新しい枠組みを提供するものであり、関係するステークホルダーと活発な意見交換が行われる。それを通して民間企業が都市ロジスティクスの持続可能なシステムを採用するための最適な条件をつくり出そうとしている¹⁹⁵。

ULaaDS ではそのために以下のような5つの新しいビジネスモデルやシステムを開発することを計画している¹⁹⁶。

- 最終集配地でのコンテナの利用。
- クラウドソーシングによる配達用自転車のシェアリングとオンデマンド配送 (ODD) を組み合わせた新しい配達システム。
- 都市ロジスティクスを網羅する統合管理プラットフォーム。
- モビリティハブへの宅配ロッカーの設置。

¹⁹² GreenCharge (n.d.)。

¹⁹³ GreenCharge (n.d.a), “Pilot sites”, GreenCharge サイト <https://www.greencharge2020.eu/pilot-overview/> 2021年12月18日閲覧。

¹⁹⁴ CIVITAS (n.d.a), “ULaaDS”, CIVITAS サイト <https://civitas.eu/projects/ulaads> 2021年12月20日閲覧。

¹⁹⁵ CIVITAS (n.d.a)。

¹⁹⁶ ULaaDS (n.d.), “Solutions”, UlaaDS サイト <https://ulaads.eu/solutions/> 2021年12月20日閲覧。

- 旅客輸送車両を利用した配送システムの開発。



図 2-11 コンテナの例

出典 ULaaDS ウェブサイト¹⁹⁷

同プロジェクトでは開発された同技術の実証試験がブレーメン市の他、オランダのグローニンゲン、ベルギーのメヘレンで行われる。その後イタリアのローマ、ノルウェーのベルゲン、英国のエジンバラ、ルーマニアのアルバ・ユリアでも同採用技術の検証が実施されることになっている¹⁹⁸。

第6節 ドイツ ブレーメン州 インタビュー結果

第1項 ブレーメン州気候変動・環境・交通・都市開発・住宅建設省 (Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau : SKUMS)

要点

- ブレーメンは、カーシェアリング推進戦略の一環として、モビリティハブ (mobil.punkt、mobil.punktchen) を通じ公共スペースをカーシェアリング向けに提供している。
- モビリティハブの設置地点の選定においては、カーシェアリングサービスの利用者として個人及び企業の双方が見込める、人口密度の高いエリアを主な特定対象としている。
- ブレーメンは、300m 毎に 1 つの小規模モビリティハブ (mobil.punktchen) を設置することを最終的な目標としており、既にこの水準を達成している地域もある。
- モビリティハブに対する市民の理解を得るためには、代替案 (駐車施設の設置) と費用を比較し、経済的観点から説明を行うことが重要である。
- ブレーメンでは、新規不動産物件のデベロッパーが、入居者に公共交通乗車券やカーシェアリング会員権を提供するなど、モビリティ管理施策に対し一定額を支払う

¹⁹⁷ ULaaDS (n.d.).

¹⁹⁸ ULaaDS (n.d.a), “Cities”, ULaaDS サイト <https://ulaads.eu/cities/> 2021年12月20日閲覧

ことを義務付ける法改正に取り組んでいる。

ヒアリング先

Rebecca Karbaumer 氏 : Project Coordinator

1) 略歴

Karbaumer 氏は、ブレーメンの公共交通機関を管轄するブレーメン州気候変動・環境・交通・都市開発・住宅建設省（Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau : SKUMS）のプロジェクトコーディネーターである。政策面からのカーシェアリング戦略の推進など、持続可能なモビリティへの取組みを担当し、Interreg SHARE-North¹⁹⁹を含む EU プロジェクトにも携わっている。

2) 2025 年ブレーメン運輸開発計画の策定における市民参加プロセス

ブレーメンの SUMP にあたる 2025 年ブレーメン運輸開発計画（Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025）は 2014 年に採択され、第 3 回（2014 年度）EU SUMP 賞を受賞した。同計画は市民参加に重点を置き、2 年半をかけて作成された。

従来、交通プロジェクトに対する市民参加は、ほとんどの場合で対面式のディスカッションフォーラムを通じて進められていた。このようなフォーラムに集まるのは主に、否定的な意見を述べる高学歴の高齢者（Karbaumer 氏によれば、いわゆる「プロ市民（professional citizens）」）であった。しかし、SKUMS は、多様な市民（女性、若者、移民、低所得者等）の参加を促し、市民のニーズをより包括的に理解すべきであると考えた。

そこで SKUMS は、SUMP 策定プロセスの各フェーズにおいて、オンラインでの市民参加プロセスを導入した。最初のフェーズである「機会と脅威の特定」では、市内で問題があると思われる場所を地図上で特定し、「いいね（like）」、またはその反対の意を示す「よくないね/嫌だね（dislike）」や、コメントを提出できるようにした。これにより、市民が近隣で特定した具体的な問題の把握が可能となった。

第 2 フェーズは具体的な施策の特定、第 3 フェーズは様々なシナリオの検討であり、これらのフェーズにおける市民参加は、オンラインゲームの形式で行われた。公共交通機関の利用頻度の増加、自転車インフラの拡大、自動車インフラの拡大など、異なるシナリオの下で、交通の分担率等がどのように変化するかが見られるというものである。このゲームの主な目的は、公共交通計画の難しさと複雑さを市民に伝えることであり、かなり効果的であった。

オンライン市民参加は、特に公共交通機関の停留所及び車両に設置した広告、ポスターや、市のウェブサイト、経路案内アプリを通して市内全域に宣伝された。また、公共交通機関を

¹⁹⁹ 資源やインフラの効率的利用、アクセシビリティ向上、交通のためのスペース消費削減、生活の質の向上、低炭素化等を目的とし、共有型モビリティの開発、実施、促進、評価を行うプロジェクト

Share North (n.d.), “About The Project”, Share North サイト <https://share-north.eu/> 2022 年 1 月 6 日閲覧。

Karbaumer 氏は、同プロジェクト下で 2020 年に行われたオンラインセミナー「Mobility Hub Academy」において、ブレーメンのモビリティハブ（mobil.punkt）計画プロセスについてのプレゼンテーションを行っている。

Rebecca Karbaumer (2020), “Bremen’s mobil.punkte - The Planning Process”, Share North サイト https://share-north.eu/wp-content/uploads/2020/04/200422_PART-2_The-Planning-Process_Bremen.pdf 2022 年 1 月 6 日閲覧。

普段利用しない市民層向けに、コーヒーショップ等に置くことができる宣伝用ポストカードも用いた。

3) 新しいモビリティと道路空間活用

a) カーシェアリング戦略

SKUMS は、カーシェアリングを自家用車の保有台数を減らす手段として位置付けている。自家用車はスペースを消費し、環境面でも持続可能でなく、救急車やごみ収集車の妨げとなり安全面でも問題がある。そのため、特に自動車を毎日利用する必要がない人々の保有台数の削減に取り組んでいる。ブレーメンでカーシェアリングを提供する3社²⁰⁰は全て民間企業であるが、政策によるカーシェアリングの強力な推進は、公共の恩恵をもたらすとSKUMSは考えている。

ブレーメンは2009年に「カーシェアリング行動計画」を実施し、2020年までにカーシェアリング利用者を2万人にすることを目標に掲げた（同目標は達成されている）。同行動計画では、住宅建設計画、公共交通、政府関係機関の車両管理にカーシェアリングを統合することや、後述のモビリティハブ（mobil.punkt）を通じたカーシェアリングのための公共道路スペースの提供など、カーシェアリング拡大のための戦略が定められている²⁰¹。

b) モビリティハブ（mobil.punkt）プロジェクト

① 経緯と現況

mobil.punkt は、カーシェアリングを軸として公共スペースに設置されたモビリティハブである。ブレーメンは2003年に、試験的に mobil.punkt の設置を開始した。それ以前は、カーシェアリング用ステーションは私有地内（駐車場など）で主に人目につかない場所にあり、特に女性にとって安心して利用できるものではなかった。したがってSKUMSは現在、ステーションを可視性のある、利用しやすい場所に設置することが非常に重要であると考えている。Mobil.punkt を通じて公共スペースを提供することで、カーシェアリングに対する市民の意識を高めると同時に、ステーションをより安全に、利用しやすくすることが可能となった。

初期に設置された mobil.punkt は、市街中心部にある大きなハブで、公共交通機関の停留所に直結しており、自転車利用者や歩行者も簡単にアクセスできる。最大のハブには12台のカーシェアリング車両があり、バスとトラムの両方の駅に連結している。カーシェアリング利用者は一般的な市民に比べ自転車を利用する傾向が強いため、駐輪場もハブの重要な要素となっている。より大きなモビリティハブでは、特殊車両（9人乗り以上のバンなど）も利用できるが、通常は早めに事前予約する必要がある。カーシェアリング事業者の保有車両に占める特殊車両の割合は最大で20%程度だが、稼働率が高い。

2013年からは、市街中心部から離れ、トリップの始点となるような場所などにも同ブランドでより小規模のハブ（mobil.punktchen）を設置している。通常、カーシェアリング車両2、3台のみが駐車でき、将来的には自転車シェアリングやカーゴバイクのステーションを追加していく予定である。域内全体でサービスが利用できるよう、最終的には、300メートル毎に少なくとも1つの mobil.punktchen を設置することを目標としている。すでにこれ

²⁰⁰ cambio CarSharing、Flinkster、PMC-Nordwest eG（第2編 第2章 ドイツブレーメン州 第4節 新しいモビリティと道路空間活用 第1項 カーシェアリングの普及促進 参照）。

²⁰¹ 第4節 新しいモビリティと道路空間活用 第1項 カーシェアリングの普及促進 参照。

以上の密度を達成している地域もあれば、まだハブが設置されていない地域もある。

SKUMS が実施した調査によると、カーシェアリング利用者が最も重視するのは、サービスや車両の操作が簡潔であること、車両へのアクセスが容易であること、ステーション間の距離が短いことであると判明している。カーシェアリング事業者は、車両の稼働率を 40% 程度にすることで、運営費用をカバーしつつ、利用者の需要に応じた車両を確保することを目指している（稼働率が高すぎると、利用者が必要な際に車両が見つけられないことになる）。現在のところ、SKUMS はカーシェアリング事業者に補助金を支給していないため、政治的な目的と事業者の財政的な制約の間でバランスを取る必要がある。

② モビリティハブ設置地点の選定

Mobil.punkt の新しい設置地点の選定は、特定の метод論や分析よりも、SKUMS の豊富な経験に基づいて行われている。例えば、SKUMS は、個人ユーザーと企業ユーザーの双方が存在する場所を特定する。企業は平日の日中にサービスを利用し、一般市民は主に週末に利用する傾向があるため、稼働率の最適化が可能となる。人口が密集している地域も特定の対象となる。既存のインフラや状況が適しているかということも考慮する。例えば、緑地を廃止しなければならないような場所の選定は避けられる。

また、例えば、交差点での違法駐車 の 阻止や、歩行者用の横断歩道の質の向上²⁰²など、地域における諸問題の解決に役立つように設置されることもある。さらに、雨水の排水を促すために透水性舗装を施している。このような利点を提供することで、市民の受容性も高められる。

しかし、主に、既存の公共スペースを自身の駐車場として利用している市民など、一部の関係者はハブの設置に反対している。対立を最小限に抑えるため、SKUMS はブレーメン各地区の代表者にハブの設置場所を提案させ、可能な限り提案の中から最も適切な地点を選ぶようにしている。また、モビリティハブの設置地点から半径 300m 以内の全ての世帯に対し、書簡による説明を行うといった取り組みも効果があり、否定的な返答は非常に少数であった。

公共スペースが民間カーシェアリング企業に提供されることを問題視する声もある。このような場合には、カーシェアリング企業はハブの使用料を支払っていること、ハブの代替案として駐車場に投資した場合に比べ、最大 3 億ユーロの節約が可能になることなど、主に経済的観点から説明を行っている。

③ 法的枠組み

モビリティハブに対する法的枠組みは、2017 年にドイツ連邦法として制定された「カーシェアリング法」²⁰³によって初めて定められた。同法は以下を特徴としている。

- カーシェアリングを法的に定義
- 公共スペースをカーシェアリング向けに利用できることを明記
- カーシェアリング事業者に対するモビリティハブの利用許可のための入札プロセスを規定
- カーシェアリング事業者に対するモビリティハブの利用許可の期間は 8 年間に限定

²⁰² Karbaumer (2020)に縁石の拡大や障害者向けアクセシビリティ向上などの例が掲載されている。

²⁰³ 第 1 編 第 2 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 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、第 2 編 第 2 章 ドイツ ブレーメン州 第 4 節 新しいモビリティと道路空間活用 第 1 項 カーシェアリングの普及促進 参照。

することを明記

モビリティハブの利用許可期間を8年間に限定することは、新たな事業者の参入を可能にし、競争の観点からは好ましい。しかし、特定の事業者のサービスに慣れた（ひいては自家用車を手放すこともある）利用者の観点からは、その事業者が再入札の際に落札できなければ、様々な不便が起きる可能性があるとして Karbaumer 氏は述べている。

同連邦法が直接適用されるのは国道のみで、各州においては、同法の規定を実施するために州法を制定する必要がある。ブレーメンでは、ブレーメン州カーシェアリング法（Bremische Landes-Car-Sharinggesetz : BremLCsgG）²⁰⁴が2019年に施行された。連邦カーシェアリング法と大きく類似しているが、カーシェアリングにより置き換えを目標とする自家用車の台数要件が含まれていることが特徴である。

前述のように、ブレーメンは2003年からモビリティハブを導入しており、新法の施行による実務面での影響はそれほど大きくない。主な効果は、モビリティハブに対して確固たる法的根拠ができたことにより、反対するステークホルダーが SKUMS を訴えることができなくなったという点である。

c) 不動産開発におけるモビリティ管理施策の導入

ブレーメンでは、不動産デベロッパーに対し、新築の不動産物件に一定数の駐車スペースを組み込むか、一定数が設置できない場合は、市に補償金を支払うことを義務付ける地方法が施行されている。同法の2013年の改正で、デベロッパーは、補償金と同等の予算を、入居者に自家用車以外の選択肢を提供することを目的とするモビリティ管理施策に投資することも選択できるようになった。モビリティ管理施策には、入居者向けに公共交通機関の定期券やカーシェアリングの会員権を提供することや、物件にカーシェアリングステーションやカーゴバイクを導入することなどが含まれる。

2021年の調査²⁰⁵の結果によれば、こうしたモビリティ管理施策が自動車保有台数の削減に有効であるため、これを義務化する法改正が現在進められている。改正後は、デベロッパーが建設しなければならない駐車スペースの数が大幅に削減され、モビリティ管理施策のために一定の予算を設定することがデベロッパーに義務付けられる予定である。このような法律は、欧州でも独特なものといえる。

第2項 ブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合（Zweckverband Verkehrsbund Bremen/Niedersachsen : ZVBN）

要点

- ブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合（ZVBN）の管轄地域のバスサービス

²⁰⁴第4節 新しいモビリティと道路空間活用 第1項 カーシェアリングの普及促進 参照。

²⁰⁵ Karbaumer 氏が全体プロジェクト取りまとめを務めている。

Pia Blessing et al. (2021), "Effectiveness of mobility concepts: Evaluation of mobility management measures within the scope of Bremen's Parking Regulation for Housing Developments (Stellplatzortsgesetz)", Share North サイト [https://share-north.eu/wp-content/uploads/2021/08/Impact-Study-on-Mobility-Management-Concepts-in-Housing-Developments Bremen-2021.pdf](https://share-north.eu/wp-content/uploads/2021/08/Impact-Study-on-Mobility-Management-Concepts-in-Housing-Developments-Bremen-2021.pdf) 2022年1月6日閲覧。

は、民間事業者及び自治体所有の事業者によって提供されている。一般に、都市部は自治体が事業者を所有しているが、地方のネットワークはグロスコスト契約に基づき民間事業者が運行を行っている。

- グロスコスト契約の利点は、ネットコスト契約に比べ、大規模な再交渉をすることなく交通当局がサービス要件を柔軟に変更できることである。
- ZVBN 管轄地域内の農村部の一部では、BürgerBus と呼ばれるミニバスサービスがある。これらは民間のボランティアにより運営されているが、地域の料金体系に統合されており、国の補助金も受けることができる。

ヒアリング先

Christof Herr 氏 : Managing Director

Tim Semmelhaack 氏 : Head of Planning and Quality

1) ZVBN が管轄する地域及び業務

ブレーメン・ニーダーザクセン広域連合 (ZVBN) は、ブレーメン州及びニーダーザクセン州の一部の道路系公共交通機関を管轄する。運輸連合が複数の州にまたがって運営される珍しい例である。

ZVBN は主に以下を責務とする。

- 近距離地域公共交通計画の策定
- バス路線の設計
- 交通事業者と連携した地域運賃・料金体系の決定
- 車両、停留所、乗客への情報提供などに関する公共交通機関の品質要件の策定
- 公共交通機関サービスの契約締結
- 公共交通機関への共同出資
- 公共交通の改善に関する計画策定及び資金調達における市、郡、自治体への支援

ドイツの法律において、近距離地域公共交通 (ÖPNV) は概ね 50km 以内の移動範囲と定められており、近距離地域公共交通の資金の大部分は郡と市町村が負担するが、ZVBN が一部追加資金を提供することもできる。

2) 財政

ZVBN にはブレーメン州のブレーメン市とブレーマーハーフェン市、ニーダーザクセン州のデルメンホルスト市とオルデンプルク市、及び同州の 6 つの郡 (アマーラント郡、ディープホルツ郡、オルデンプルク郡、オスターホルツ郡、フェルデン郡、ヴェーザーマルシュ郡) が加盟している²⁰⁶。

ZVBN の管理費 (サービス計画、品質管理、品質チェックなど) はニーダーザクセン州政府、及びブレーメン市とブレーマーハーフェン市が拠出しており、金額は ZVBN 管轄地域に住む人口 1 人あたり 1.35 ユーロで算出される。この料率は 1996 年の ZVBN 設立時の水準であり、ユーロ導入 (1999 年) 以来、住民 1 人あたり 1.00 ユーロが維持されていたが、

²⁰⁶ 第 1 節 モビリティ統括機関：ブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合 (Zweckverband Verkehrsbund Bremen/Niedersachsen : ZVBN) 第 3 項 公共交通に関する主要組織の権限と役割 参照。

2021年に1.35ユーロに引き上げられた。Semmelhaack氏によれば、過去25年間でZVBNの業務範囲が拡大、複雑化したことによる管理費の上昇を正しく反映するためとのことである。

ZVBNはまた、学生などへの割引運賃を提供するためにニーダーザクセン州からの補助金も利用している。また、インフラ投資向けにドイツ政府及びブレーメン州、ニーダーザクセン州に追加資金の提供を申請することができる。

3) 地域公共交通の課題

a) コロナ禍の影響

コロナ禍により乗客数が大きく減少し、運賃収入も最大で40%減少した。ZVBNでは、2025年までは乗客数及び運賃収入がコロナ禍前（2019年）の水準に回復することはないとみている。そのため、公共交通の資金調達が今後数年間の重要な課題となっている。

乗客数を増やすため、ZVBNはバスの増発、運賃値上げの停止、短期間トラムの一部の無料化などの施策を実施している。また、空気清浄機やフィルターの設置、清掃の頻度を上げるなど、バスの衛生対策も行ってきた。

また、地方における公共交通の充実という課題もある。人口密度が極端に低く、主に学童の輸送のためバスは学校のある日しか運行していないという地域が多い。このような地域のサービスレベルを向上させるには、郡（Landkreise）の財政負担を増やす必要がある。

そのほか、以下も課題である。

- 公共交通機関へのバリアフリー化
- 公共交通機関の代替手段への転換
- 異なる交通手段と公共交通機関とのより良い連携
- 料金体系の簡素化
- 乗客へのデジタル情報提供のさらなる拡充
- デジタル乗車券の購入手段の拡大

4) 事業者及び契約

ブレーメン、ブレーマーハーフェン、デルメンホルスト、オルデンプルグの各市では、公共交通は自治体所有の交通事業者により提供されている。そのほかの各郡では、主に民間事業者がグロスコスト契約のもとで公共交通機関を運行している。

ZVBNの管轄地域では、約10年前に、EC規則1370/2007に基づき競争入札が導入されたことにより、コストが大幅に削減された。それ以前は、地域バスサービスのほとんどは、二者間交渉の後、ドイツ鉄道の子会社に直接発注されていた。現在では、1つの契約に対して通常3～5社から応札がある。

ZVBNは、以下の理由からグロスコスト契約を採用した。

- 1 ネットコスト契約は、事業者利用者拡大のインセンティブを与える点で価値があるが、特に地方では、事業者が利用者を増やすことができる可能性は限られていること。
- 2 入札制度が新しく導入された当時、地域市場に明るくない新規事業者が運賃収入の見通しを立て、ネットコスト契約に入札することは、非常にリスクが大きいと考えられたこと。

グロスコスト契約のもう一つの利点は、ZVBNがサービスの改善や拡張をより容易に行えることである。ZVBNは、入札の際にネットワークの変更にかかる費用を明記し、新しい路線やサービスに対する追加支払いに関する規定を契約に含めることができる。そのため、よくある例として学校の時間割が変更され、ZVBNがサービスを変更する必要がある場合、ZVBNがこれを完全にコントロールすることができる。ネットコスト契約の場合、このような柔軟な対応は難しくなり、変更のたびに大規模で複雑な交渉が必要になることがある。

入札者に対する一定の品質基準が設けられているが、ZVBNが内部的に設定したもので、国や欧州の要件に基づいたものではない。品質基準を満たした入札者の評価は価格のみに基づいて行われ、契約が結ばれる。

サービス内容及び時刻表はZVBNが設定する。ドイツのいくつかの地域では、交通当局が基本的なサービス水準を設定し、事業者が入札過程において独自の時刻表を設計し、異なる水準のサービスを提供できる「機能的入札（functional tendering）」が行われているが、非常に複雑なプロセスであり、ZVBNでは採用していない。

通学バスサービスは、入札を経た民間バス事業者との契約の一部であり、郡や市町村が資金を提供する。ニーダーザクセン州の多くの郡では、州からの助成金も利用し、無料通学輸送を提供している。また、交通事業者は、無料で公共交通機関を利用する資格を持つ障害者分の資金補助も州から受けている。

5) モビリティ計画

ZVBNは5年毎に近距離輸送計画（Nahverkehrsplan）を策定する義務があり、現行の計画は2018年から2022年を対象としている。同計画は郡や市町村と協力して作成され、全ての近距離輸送契約が従うべき枠組みとなる。運行頻度やネットワークの密度について法律で定められた最低基準はない。

計画案に対し一般市民も意見を提出することができるが、ZVBNは市民参加を促すためのマーケティングをそれほど行っておらず、計画策定に参加するのはほとんどが地域団体、交通事業者、環境団体、障害者を代表する団体などである。これらとの協議を経た後、市民からのコメントによって計画を大きく変更することは通常ない。

いくつかの自治体では高齢者や障害者向けのDRTサービスを、主に地元のタクシー会社と契約して提供している。これらのサービスはZVBNの責任範囲外であり、契約及び資金提供は各自自治体によって行われる。ただし、今後も資金提供は各自自治体の責任であるが、2021年の旅客輸送法（PBefG）の改正に伴い²⁰⁷、ZVBNはこれらのサービスの計画を担当し、近距離輸送計画に含めなければならないこととなった。

ZVBNは近距離輸送計画とは別に車両、乗客案内情報、苦情対応などに関する品質基準を規定する文書を作成しており、ZVBNの判断により必要に応じて近距離輸送計画よりも柔軟に更新することができる。

6) EU規制の影響

EC規則1370/2007やEU規則2338/2016などのEU規制の公共交通ネットワークに対す

²⁰⁷ 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2節 ドイツ 第3項 地域公共交通事業に関する法律・規制 1) 旅客輸送法（PBefG） 参照。

る影響は、以下にあらわれている。

- 全ての公共交通機関において、事業者が提供すべきサービスが契約で明確に定義されるようになった。また、契約には、事業者が要件を満たさない場合の規定も含まれている。
- 公共交通が提供される範囲とその質が向上している。このため、特に郡（Landkreise）での乗客数は増加している。
- 財政支出が減少したが、ZVBNにおける契約管理、監督のための労力は増加した。
- 競争入札において、地域バスサービスの分野で最大手の事業者市場シェアは著しく減少した。代わりに、ZVBN 管轄地域の他の中堅事業者が契約を獲得している。

7) BürgerBus

BürgerBus（「市民バス」の意）は、ZVBN 管轄地域の一部の農村部、過疎地でボランティアにより運営されているミニバスサービスである。通常、既存の公共交通サービスが貧弱な地域を補完するために設置される。最大 8 人乗りの車両で、決まった経路と時刻表に沿って運行され、地域の料金体系に組み込まれている。ZVBN は、サービス立ち上げのための法的手続きや購入車両の選定、ZVBN のサービス品質水準との統合、マーケティングなどの面で支援を行っている。

Herr 氏によれば、BürgerBus はボトムアップでしか成り立たない、つまり、熱意ある地元ボランティア（多くは退職者である）の献身的な活動が必要となる。多くの場合、BürgerBus の設立は利用者やボランティアが十分集まらなかったために失敗している。成功した例では通常、フルタイムで従事する数人のボランティアが必要となっている。

BürgerBus の新しい車両の購入や新しいサービスの立ち上げのためにはドイツ連邦政府から資金援助が受けられるが、燃料費や車両メンテナンス費などの運営費に対しての補助金はない。そのため、車両内広告スペースを地元企業に販売するなど、複数の資金源を利用してサービス運営費用をまかなっている。

8) 新しいモビリティと道路空間活用：モビリティハブ

ZVBN 管轄地域において、ブレーメン以外では、ドイツの他地域にみられるような小規模のモビリティハブはない。カーシェアリングは主に都市部（ブレーメン、ブレーマーハーフェン、オルデンプルク、及びいくつかの自治体）で利用可能となっている。民間事業者により提供されているため、農村部及び過疎地では市場規模に起因する採算性の問題から事業者に多くの助成金を与える必要があり、現在のところビジネスケースとして成り立っていないためである。モビリティハブとしては、鉄道の駅が様々な交通手段への連結地点である。特に自転車に関しては新しい規則として、既存の鉄道駅を改修する場合は、安全な駐輪場を設置することとなっている。

第3章 フランス グルノーブル・メトロポール

Grenoble-Alpes Métropole（以下、グルノーブル・メトロポール）はフランス南東部、オーヴェルニュ＝ローヌ＝アルプ地域圏のイゼール県にある総人口 45 万人の広域連合（EPCI）である（図 3-1 左側地図、中央橙色の部分）。メトロポール内の最大の都市であるグルノーブル市は人口約 16 万人を擁し²⁰⁸、フランスの中でも公共交通機関の利用率が高い。例えば、グルノーブル市では通勤の 25%が公共交通機関を利用しており、全国平均の 16%と比較して高い。なお、グルノーブル地域の公共交通網は後述する通りバスと路面電車から構成される^{209,210}。

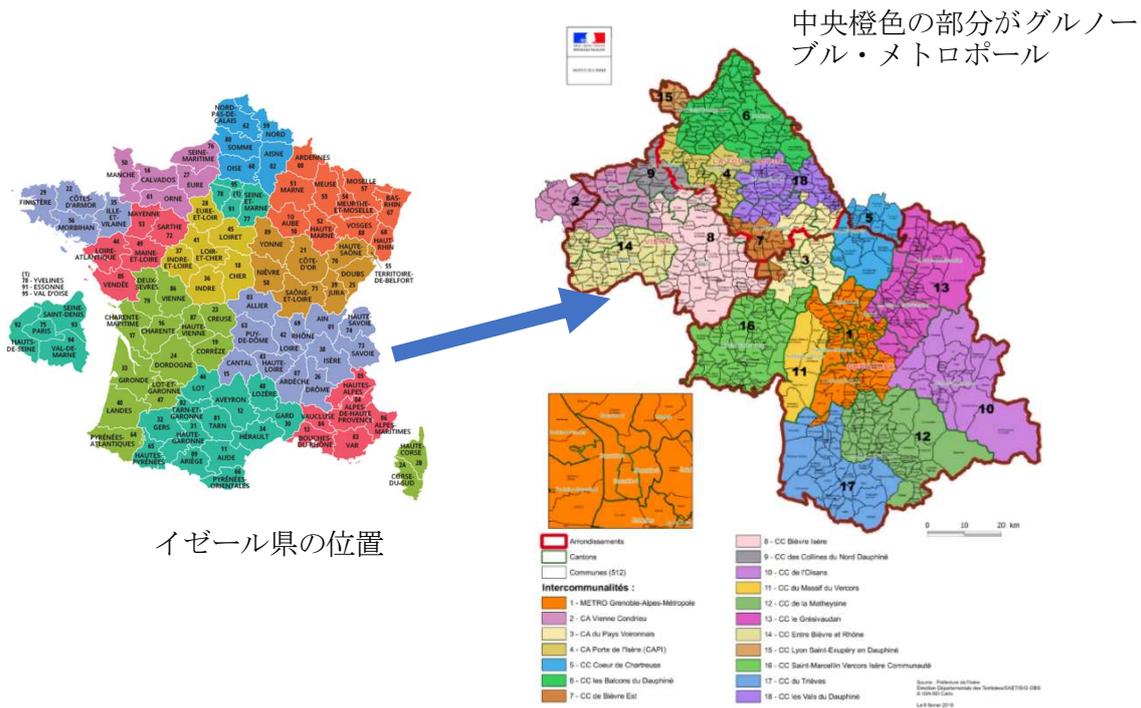


図 3-1 イゼール県グルノーブル・メトロポールの位置

出典 (左) 農業・食料省²¹¹、(右) イゼール県²¹²資料を基に作成

²⁰⁸ Insee (2021a), “Comparateur de territoire Intercommunalité-Métropole de Grenoble-Alpes-Métropole (200040715)”, Insee サイト <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=EPCI-200040715> 2021年10月17日閲覧。

²⁰⁹ © European Union, 1995-2021 European Commission (n.d.e), “Public service obligations”, European Commission サイト https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/public-service-obligations/studies_en 2021年10月17日閲覧。

²¹⁰ 交通分担率については 2010 年以降のデータを入手することができなかった。2010 年時点でのデータは徒歩 31%、自転車 4%、公共交通 17%、自動車 48%（出典 EPOMM）。

²¹¹ 農業・食料省 (2021), “Directions départementales de la protection des populations (DDPP) et Directions départementales de l'emploi, du travail, des solidarités et de la protection des populations (DDETS-PP) : tous les contacts des services déconcentrés”, 農業・食料省サイト <https://agriculture.gouv.fr/ddpp-et-ddets-pp-tous-les-contacts-des-services-deconcentres> 2022年1月17日閲覧。

²¹² イゼール県庁 (Préfecture de l'Isère) (2019), “Organisation administrative”, Les services de l'État en Isère サイト <https://www.isere.gouv.fr/Publications/Atlas-des-territoires/Organisation-administrative-Geographie-et-Population/Organisation-administrative/Organisation-administrative> 2022年1月17日閲覧。

グルノーブル地域のモビリティ統括機関（AOM）は 2020 年 1 月に発足した Syndicat Mixte des Mobilités de l'aire Grenobloise（SMMAG²¹³）であり、同組織は①グルノーブル・メトロポール、②ル・グレシヴォーダン・コミューン共同体、③ペイ・ヴォワロネー都市圏共同体（ヴォワロン地域都市圏共同体の意味）の 3 件の広域連合から構成される。SMMAG が発足する以前の経緯から、各加盟地域はそれぞれ公共サービス契約に基づき独自の交通ネットワークを事業者に対して発注・運営している状況にある²¹⁴が、SMMAG の今後の最大の目標はグルノーブル地域のすべてのコミュニティを 1 つの AOM の下に統合し、シームレスな発券と低炭素マルチモーダルを促進することである。

第1節 モビリティ統括機関（AOM） Syndicat Mixte des Mobilités de l'aire Grenobloise（SMMAG）

第1項 概要

グルノーブルを管轄する AOM である Syndicat Mixte des Mobilités de l'aire Grenobloise（SMMAG）は、グルノーブル市を含む広域連合（EPCI）の AOM であった SMTC（Syndicat Mixte des Transports en Commun）が 2020 年 1 月に拡大されて発足した。SMTC がグルノーブル・メトロポールにおける公共交通機関のみを管轄していたのに対し、SMMAG は近隣の 2 つの EPCI（ル・グレシヴォーダン・コミューン共同体及びペイ・ヴォワロネー都市圏共同体）を 1 つの AOM の管理下に統合した²¹⁵。したがって、SMTC が 49 コミューン、44 万 5,000 人をカバーしていたのに対し、SMMAG は 123 コミューン、64 万人をカバーすることになった^{216,217}。

SMMAG の創設は、2019 年 12 月に成立したモビリティ新法（LOM）²¹⁸によって引き起こされたものではなく、これらの 3 連合が公共交通に関する管轄を SMMAG へ移管することを承認したのは 2019 年夏から秋にかけてのことであった^{219,220}。なお、これらの広域連合が所在するイゼール県政府は当初、SMMAG の創設に否定的であった（財政面や SMMAG の責務に関して見解が対立したとのことであるが詳細は不明）とされるが、

²¹³ Mixed Mobility Syndicate of Grenoble Area.

²¹⁴ Eltis (2021a), “Greater Grenoble Area Mobility Authority convinces SUMP Award Jury with inclusive transport and decarbonisation efforts”, Eltis サイト <https://www.francebleu.fr/infos/politique/un-nouveau-siege-pour-la-metropole-de-grenoble-la-politique-s-en-mele-1611441568> 2021 年 10 月 25 日閲覧。

²¹⁵ Place Grénet (2021), “Le SMMAG, syndicat mixte des mobilités intégrant Métro, Grésivaudan et Pays voironnais, verra le jour au 1er janvier 2020”, Place Grénet サイト <https://www.placegrenet.fr/2019/11/21/smmag-syndicat-mixte-des-mobilites/531519> 2021 年 10 月 24 日閲覧。

²¹⁶ Insee (2021a)。

²¹⁷ SMMAG (n.d.), “Le territoire” SMMAG サイト <https://smmag.fr/le-smmag/le-territoire/> 2021 年 10 月 20 日閲覧。

²¹⁸ 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 3 項 地域交通事業に関する法規制 2) モビリティ新法（LOM） 参照。

²¹⁹ France bleu (2019), “Désormais un seul billet de transport de Pontcharra à Saint-Geoire-en-Valdaine ou Vizille”, France bleu サイト <https://www.francebleu.fr/infos/transports/de-pontcharra-a-st-geoire-en-valdaine-et-vizille-avec-un-seul-billet-1573058300> 2021 年 10 月 20 日閲覧。

²²⁰ ades (2019), “PDU 2030 et le nouveau Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG)”, ades サイト <https://www.ades-grenoble.org/wordpress/2019/11/08/pdu-2030-et-le-nouveau-syndicat-mixte-des-mobilites-de-laire-grenobloise-smmag/> 2021 年 10 月 5 日閲覧。

2021年3月にSMMAGの構想に参加することを決定し²²¹、同県政府は領土内のカープーリングやマルチモーダル・センターに関する資金提供等に関与するとされている²²²。

SMMAGを介して3つのEPCIが協力することで、マルチモーダル輸送の促進、ネットワークの調整、サービスの向上、料金設定の統一が容易になることが期待されている。SMMAGの発足当初から同地域の市民は1枚のチケットを購入して3つのEPCI間を移動することができるようになった²²³²²⁴。また、SMMAGでは同3地域の住民が利用できるMaaSアプリ「PASS'Mobilités」の開発も進めている。そのほかにも、公共カープーリングサービス、高頻度のバス路線の延長、3地域をまたがって利用できる自転車シェアリングサービスなどが提供されている。

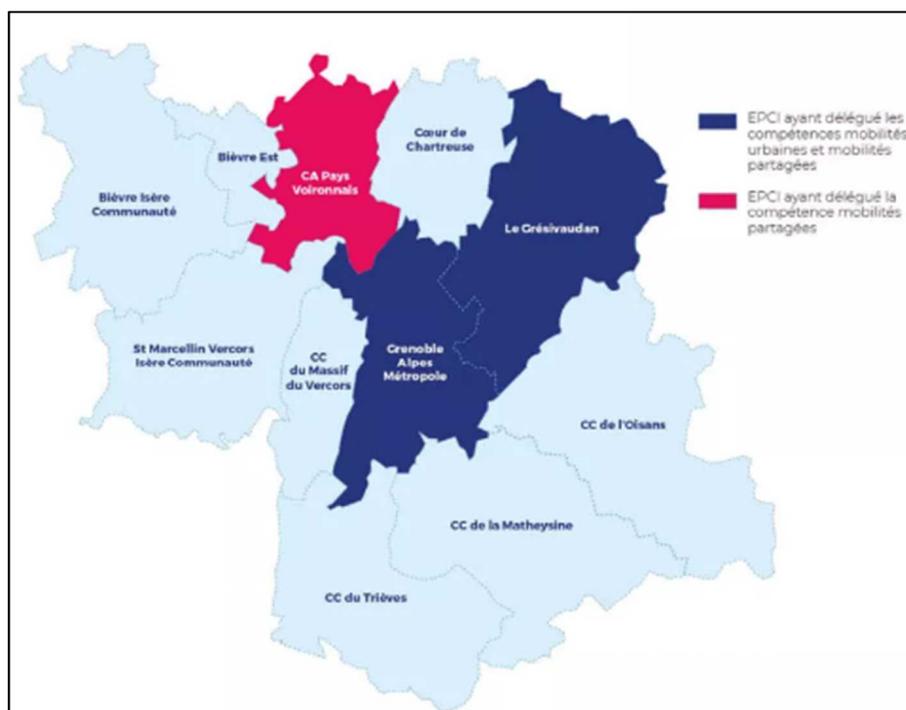


図 3-2 SMMAG が管轄する地域

- SMMAG に共有モビリティ、都市モビリティに関する権限を移管
- SMMAG に共有モビリティに関する権限を移管
- 将来的に SMMAG に参加することが可能であるとされる広域連合

出典 SMMAG²²⁵

²²¹ ades (2021), “Les nouveaux statuts du SMMAG et leurs conséquences”, ades サイト <https://www.ades-grenoble.org/wordpress/2021/03/26/les-nouveaux-statuts-du-smmag-et-leurs-consequences/> 2021年10月7日閲覧。

²²² Les affiches (2021), “Le Smmag veut voir plus grand”, Les affiches サイト <https://www.affiches.fr/infos/territoires/le-smmag-veut-voir-plus-grand/> 2021年10月1日閲覧。

²²³ Cerema (n.d.), “Pass'Mobilités” Cerema サイト <https://smart-city.cerema.fr/maas/passmobilities> 2021年10月3日閲覧。

²²⁴ Techni.Cités (2021) “Grenoble Métropole : premiers tickets pour le MaaS”, Techni.Cités サイト <https://www.lagazettedescommunes.com/758300/grenoble-metropole-premiers-tickets-pour-le-maas/> 2021年10月2日閲覧。

²²⁵ SMMAG (n.d.)。

表 3-1 新設された SMMAG が管轄するエリア概要

AOM 名 ²²⁶	広域連合 (EPCI)	コミューン数	人口
Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC)	グルノーブル・メトロポール	49	445,000 ²²⁷
ル・グレシヴォーダン・コミューン共同体		43	102,000 ²²⁸
ペイ・ヴォワロネー都市圏共同体		31	94,000 ²²⁹
Syndicat Mixte des Mobilités de l'aire Grenobloise (SMMAG)	上記 3 地域	123	640,000

出典 各種資料を基に作成

グルノーブル・メトロポールの関係者によると、最終的な目標は他の 8 つの EPCI²³⁰を SMMAG に統合することである。したがって、SMMAG の潜在的な地理的範囲は合計 11 の EPCI をまたがる可能性があり、最大で 314 のコミューンと 80 万人の住民が含まれることになる可能性がある^{231,232} (図 3-1 参照)。

第2項 SMMAG が所掌する業務

SMMAG には以下の権限がある²³³。

- メンバー (広域連合) が組織するサービスの調整
- マルチモーダル情報システムの開発
- 単一または統一されたチケットの発行を可能にする、調整・統合された料金設定の開発、メンバー (広域連合) は以下の業務を SMMAG に移管することができる²³⁴。
- 都市モビリティ
- 共有モビリティ (相乗り、乗り換えセンターなど)
- 都市間モビリティ (現在、オーヴェルニュ＝ローヌ＝アルプ地域圏が管轄し、資金を提供している地域のバス・鉄道サービスなど)

グルノーブル・メトロポールとル・グレシヴォーダン・コミューン共同体は既に共有モビ

²²⁶ Cerema (2018a), “Base des AOM soumises à PDU obligatoire au 1er janvier 2018”, Crema サイト http://www.cerema.fr/system/files/documents/2018/07/Base_AOM%20soumises%20%C3%A0%20PDU%20obligatoire%20-%202018-01-01%20-%20V1.ods 2021 年 10 月 27 日閲覧

²²⁷ Insee (2021a)。

²²⁸ Insee (2021b), “Comparateur de territoire Intercommunalité-Métropole de CC Le Grésivaudan (200018166)”, Insee サイト <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=EPCI-200018166> 2021 年 10 月 18 日閲覧。

²²⁹ Insee (2021c), “Comparateur de territoire Intercommunalité-Métropole de CA du Pays Voironnais (243800984)”, Insee サイト <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=EPCI-243800984> 2021 年 10 月 18 日閲覧。

²³⁰ ビエーブル・イゼール (Bièvre Isère)、ビエーブル・エスト (Bièvre Est)、クール・ド・シャルトリュューズ (Coeur de Chartreuse)、オイサンス (Oisans)、マテジューヌ (Matheysine)、トリエーヴ (Trièves)、ヴェルコール山脈 (Massif du Vercors)、サン・マルセラン・ヴェルコール・イゼール (Saint-Marcellin Vercors Isère)。

²³¹ France 3 arvergne rhône-apres (2019), “Vers une révolution dans les transports en commun à Grenoble et dans le Sud-Isère?”, France 3 arvergne rhône-apres サイト <https://france3-regions.francetvinfo.fr/auvergne-rhone-alpes/isere/grenoble/revolution-transports-commun-grenoble-sud-isere-1746253.html> 2021 年 10 月 20 日閲覧。

²³² L'essor Isère (2019), “Mobilités : le SMTC devient le SMMAG”, L'essor Isère サイト <https://www.essor38.fr/mobilites-le-smtc-devient-le-smmag-25982.html> 2021 年 10 月 2 日閲覧。

²³³ ades (2019)。

²³⁴ ades (2019)。

リティと都市モビリティの両方を SMMAG に移管しているが、ペイ・ヴォワロネー都市圏共同体は共有モビリティの移管のみに留まっている。

第3項 財政

SMMAG は地方交通税 (versement transport、現在は versement mobilité と呼ばれる)、EPCI からの拠出金、旅客運賃によって財政を賄っている。AOM は、トラム (LRT) のインフラ、バスとトラムの車両をすべて所有し、公共サービス契約を通じて、輸送の供給、サービスレベルと品質、価格政策を決定している²³⁵。

第2節 各広域連合における交通ネットワーク及び市場概観

第1項 グルノーブル・メトロポール

1) 公共交通運営組織：SEMITAG (官民合同出資会社)

2013 年、SMTC は競争入札を経て、グルノーブル・メトロポールの交通ネットワークを運営する公共サービス契約をグルノーブル地域の公共交通のための官民合同出資会社 (SEML) である SEMITAG (Société d'économie mixte des transports publics de l'agglomération²³⁶) に発注した²³⁷。契約期間は当初 7.5 年 (2013 年 7 月～2020 年 12 月) であったが、1 年間延長され 2021 年 12 月 31 日までとされた²³⁸。

その後、2020 年 2 月、SMMAG とグルノーブル・メトロポールは、それまで SEML として運営されていた SEMITAG を地方公社 (SPL) へと改組し「M'Tag」と呼ばれる組織を創設することを発表した (SEML、SPL 等については以下 (参考) 項にて後述)。

SEML としての SEMITAG はグルノーブル・メトロポールのバス・トラムネットワークの運営のみに焦点を当てていたが、M'Tag は各種モビリティサービスに加えパークアンドライド用の施設や駐車場を管理するなど、その活動業務を拡大させたほか、対象地域も SMMAG の所掌に合わせてメトロポールから近隣地区に拡大された²³⁹。

SEMITAG の個人株主 (主に 40%の株式を保有していた Transdev 社) の株式は償還され、その後、SMMAG が 67%、グルノーブル・メトロポール政府が 33%の株をそれぞれ保有する。M'Tag は SEMITAG の公共サービス契約が満了する 2022 年 1 月 1 日までに設立される予定である^{240,241}。

SMMAG は、このような組織改組は、AOM としての柔軟性と拡張性を高め、地域のモビリティニーズへの適応性を向上させるためであると説明している。しかし、民間企業が同地の交通サービス市場から切り捨てられるわけではなく、M'Tag は公共契約の枠組みの中で結

²³⁵ European Commission (n.d.e).

²³⁶ Grenoble Mixed Economy Company for Public transport in the Grenoble Area.

²³⁷ Société d'économie mixte des transports publics de l'agglomération grenobloise.

²³⁸ ades (2020), "Deux nouvelles Sociétés publiques locales dans l'agglomération", ades サイト

<https://www.ades-grenoble.org/wordpress/2020/06/05/deux-nouvelles-societes-publiques-locales-dans-lagglomeration/> 2021 年 10 月 10 日閲覧。

²³⁹ Grenoble-Alpes Métropole (2021), "GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE - N°35 - JUILLET 2021", Grenoble-Alpes Métropole サイト <https://www.grenoblealpesmetropole.fr/26-magazine-metropole.htm> 2021 年 10 月 21 日閲覧。

²⁴⁰ Grenoble-Alpes Métropole (2021)

²⁴¹ Lineoz (2019), "[SEMITAG] La société passera en SPL", Lineoz サイト

<https://www.lineoz.net/forum/viewtopic.php?f=3&p=609059> 2021 年 10 月 3 日閲覧。

ばれる一部の補助契約を通じて民間事業者の専門知識を求めるなど連携を続けていくと表明している²⁴²。

2) 公共交通ネットワーク

SEMITAG が運営する交通ネットワーク (TAG²⁴³と呼ばれる) は以下から構成される²⁴⁴。

- ترام 5 路線
- バス 46 路線
- パークアンドライド 18 施設

このうち 46 のバス路線は運行頻度に応じて以下の 3 種から構成される。

表 3-2 バス路線の種別とサービス水準

種別	サービス頻度	路線数
Chrono	毎日午前 5 時 30 分から午前 1 時 30 分まで運行。 時間に応じて 4~10 分の頻度	6
Proximo	月曜から金曜の午前 5 時 30 分から午後 8 時 30 分まで毎日運行。ピーク時の 7~15 分の頻度。	12
Flexo	人口密度の低い地域を対象とする。主に月曜日から土曜日まで、ピーク時に定期的なサービスを提供	28

出典 Le Dauphine²⁴⁵

3) 財政

現行の契約では、SMTC (現在の SMMAG) は、SEMITAG に毎年固定額の資金を拠出している (ネットコスト契約)。拠出額は毎年若干異なるが、年間約 7,500~7,860 万ユーロ程度である。同契約では SEMITAG の収入が不足した場合、一定の上限までは Transdev がその 75%を負担し、それ以降はすべて他の株主が負担することとされている²⁴⁶。下図のとおり、2020 年の資料によれば、運賃カバー率は約 30%となっている。

運賃収入は SEMITAG が直接徴収し、上述の固定拠出額は車両 1 キロ当たりおよび運転時間当たりの単価に基づいて算出される。サービス対象とする地域が拡大されたり、契約で想定された日付以外に ترام路線が開通したりした場合には補償金の内容が改めて交渉されるとされている。同契約では、契約額の約 1%に当たる年間 70 万ユーロのペナルティオンリー (ボーナスなし) の形態となっている²⁴⁷。なお、物理的なインフラ (バス及び ترام

²⁴² Place Gre'net (2020), "La Sémitag va devenir 100 % publique au 1er janvier 2021 via le rachat des parts de Transdev par le Smmag", Place Gre'net サイト <https://www.placegrenet.fr/2020/02/28/la-semitag-va-devenir-100-publique-au-1er-janvier-2021-via-le-rachat-des-parts-de-transdev-par-le-smmag/531999> 2021 年 10 月 6 日閲覧。

²⁴³ Transports en Commun De L'Agglomeration Grenobloise.

²⁴⁴ Grenoble Alpes (n.d.), "URBAN TRANSPORT NETWORK", Grenoble Alpes サイト <https://www.grenoble-tourisme.com/en/practical-information/getting-around/public-transport/> 2021 年 10 月 12 日閲覧。

²⁴⁵ Le dauphine (2014), "Chrono, Proximo, Flexo : comment ça marche ?", Le dauphine サイト <https://www.ledauphine.com/societe/2014/08/28/chrono-proximo-flexo-comment-ca-marche> 2021 年 10 月 7 日閲覧。

²⁴⁶ European Commission (n.d.e).

²⁴⁷ European Commission (n.d.e).

車両、トラムインフラ、建物など) はすべて SMMAG の所有となっている²⁴⁸。

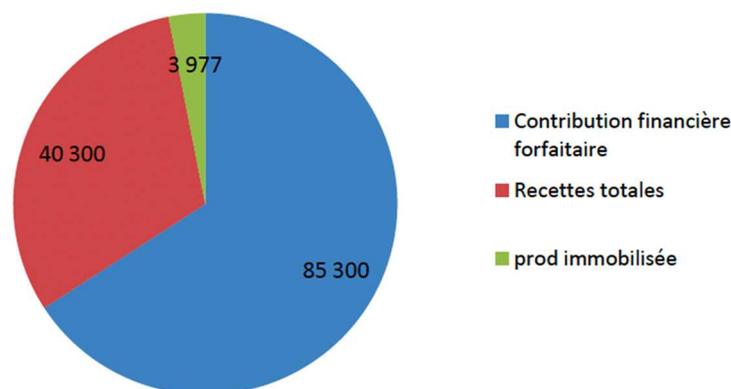


図 3-3 SEMITAG : 収入内訳 (2020 年)

青：自治体からの資金拠出（交通税とその他の区分なし） 赤：運賃収入 緑：固定資産関連²⁴⁹

出典 SMMAG250

4) フランスの地方公営企業 (LPE) について

フランスには以下の 3 種類の地方公営企業、Enterprises publiques locales (LPE) がある。これらの地方公営企業は都市計画、住宅、観光、交通、エネルギー、廃棄物管理、水など約 40 の公共サービス分野をカバーしており、全国に 1,300 件以上の LPE がある²⁵¹。

表 3-3 フランスの地方公営企業 (LPE) の種類

種別	概要
地方公社 société publique locale (SPL)	最低 2 つの地方自治体を必要とし、民間組織を株主に含むことはできない。競争ルールが免除されているが、そのため地方自治体の領域外では活動できない。2010 年から創設可能となった。
官民合同出資会社 sociétés d'économie mixte locales (SEML)	伝統的にフランスで最も重要な地方公営企業であるが、競争原則を遵守しなければならない。官民を問わず最低 2 名の株主が必要。公的機関が資本の 50~85% を保有する。その活動は各地方自治体の領域に限定されない。
単一事業混合経済会社 société d'économie mixte à opération unique (SEMOP)	官民パートナーシップを制度化するために利用されることが多い。地方自治体と少なくとも 1 社の民間パートナーが協力する体制で民間パートナーは資本の 15~66% を保有することができる。1 つのミッションのために設立されるため、期間が限定される。2014 年から創設可能となった。

出典 Fédération des élus des Entreprises publiques locales²⁵²

²⁴⁸ European Commission (n.d.e) 及び第 3 編 第 1 章 フランス・グルノーブル・メトロポール 第 1 節 Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise : SMMAG 第 3 項 公共サービス契約 参照。

²⁴⁹ 公共交通費用一般ではなく新しいトラム、バス車両への投資等に使用可能な国からの補助金など。

²⁵⁰ ヒアリング時のプレゼンテーション資料。

²⁵¹ Fédération des élus des Entreprises publiques locales (n.d.), "Local public enterprises in France : a tailor-made solution At the crossroads of private and public sectors", epl サイト <https://www.lesepl.fr/local-public-enterprises-in-france-a-tailor-made-solution/> 2021 年 10 月 4 日閲覧。

²⁵² Fédération des élus des Entreprises publiques locales (n.d.a), "Local public enterprises in France: a tailor-made solution", epl サイト https://www.lesepl.fr/wp-content/uploads/2018/11/Local_public_enterprises_in_France.pdf 2021 年 10 月 15 日閲覧。

近年、多くの地域で従来からの SEML（最も一般的な種類）が SPL に徐々に置き換えられつつある。この背景には SEML による活動が品質を低下させながら価格を上昇させるといった競争性に欠けた市場を促進させつつあるという批判に対処するためであるとの見方がある²⁵³。



凡例 ²⁵⁴	所掌分野
Green box	18 SPL 公共交通全般
Grey box	1 SPL 公共交通と駐車場
Light blue box	1 SPL 新モビリティ
Blue box with star	7 SPL 駐車場
Orange box	2 SPL 公共交通及び BRT 路線建設
Yellow box	1 SPL その他
Pink box	1 SPL 観光セクター

図 3-4 交通関連サービスを担う SPL (2019 年)

出典 Cerema²⁵⁵

SPL は一定の条件を満たす限り、事前の公告や競争を経ることなく民間企業を起用することができる点が特徴であり、競争原則が適用されない代わりに地方自治体は SPL の活動

²⁵³ 経済・財務・復興省 (2014), “Les sociétés publiques locales (SPL) et les sociétés publiques d’aménagement (SPLA)”, 経済・財務・復興省サイト <https://www.economie.gouv.fr/dgccrf/societes-publiques-locales-spl-et-societes-publiques-damenagement-spla> 2021 年 10 月 24 日閲覧。

²⁵⁴ 地図内の色分けではなく、都市名の囲み枠内の色と呼応している。

²⁵⁵ Cerema (2020b)。

を非常に厳格に管理しなければならないとされる²⁵⁶²⁵⁷。

なお、SPL は交通、都市計画、廃棄物、住宅などの分野でサービスを提供することができるとされているが、Cerema によると、2019 年時点で、交通関連サービスを担う SPL は以下の通りフランス全土で 31 社あると報告されている（観光など特定の交通分野に重点を置いている場合もある。また、当時計画中であったものも含む）²⁵⁸。

第2項 ペイ・ヴォワロネー都市圏共同体

ペイ・ヴォワロネー（Pays Voironnais）都市圏共同体の人口は約 94,000 人である²⁵⁹。地域の公共交通網の責任者は同地の地方自治体組織である Pays Voironnais Mobilites であり、SMMAG に属している。同地域の公共交通網は 95 のバス路線で構成されている²⁶⁰。その内訳は以下の通りである。

- 都市：4 路線
- 都市間：12 路線
- デマンド交通：7 路線
- モビリティに制約のある市民向けサービス
- 通学用バス：71 路線

これらの運営を受託しているバス事業者は以下の通りである。

表 3-4 ペイ・ヴォワロネーのバス事業者

事業者名	組織種別	本社所在地（売上） ²⁶¹
Réunir Dauphiné	民間企業	Tullins, France (230 万ユーロ)
Perraud*	民間企業	Tullins, France (N/A)
VFD	民間企業	Grenoble, France (2,400 万ユーロ)
Faure Vercors	民間企業	Sassenage, France (940 万ユーロ)

出典 Pays Voironnais²⁶²

*一部の情報によれば同社が都市バスの 4 路線をすべて提供しているとのこと²⁶³

²⁵⁶ ades (2021)。

²⁵⁷ collectivites-locales.gouv.fr (n.d.), “LES SOCIÉTÉS PUBLIQUES LOCALES ET LES SOCIÉTÉS PUBLIQUES LOCALES D'AMÉNAGEMENT”, collectivites-locales.gouv.fr サイト <https://www.collectivites-locales.gouv.fr/competences/les-societes-publiques-locales-et-les-societes-publiques-locales-damenagement> 2021 年 10 月 2 日閲覧。

²⁵⁸ Cerema (2020b), “Les sociétés publiques locales dans le champ de la mobilité : Premiers retours d'expériences”, cerema サイト <https://www.cerema.fr/fr/actualites/societes-publiques-locales-champ-mobilite-premiers-retours> 2021 年 10 月 10 日閲覧。

²⁵⁹ Insee(2021b)。

²⁶⁰ Communauté pays voirnais (2021), “Bilan activités 2019 - Mobilités”, Communauté pays voirnais サイト <https://www.paysvoironnais.com/publications-31/bilan-activites-2019-mobilites-1916.html?cHash=c6009d94b07440c6537733c961310507> 2021 年 10 月 4 日閲覧。

²⁶¹ D&B Hoovers (n.d.), “D&B Hoovers Bombora Intent Add-On”, <https://app.avenion.com/> D&B Hoovers サイト (有償データベースの利用による) 2021 年 9 月 20 日閲覧。

²⁶² Communauté pays voirnais (2021)。

²⁶³ TC infos (n.d.), “À propos du réseau”, TC infos サイト <https://tc-infos.fr/reseau?idres=708&cat=a-propos> 2021 年 9 月 20 日閲覧。

表 3-5 バス路線の種別とサービス水準

種別	サービス頻度		
	月曜日から金曜日まで		土曜日
	ピーク時	オフピーク時	
Line 1	15分	20分	20分
Line 2	15分	30分	30分
Line 3	30分	45分	1時間
Line 4	45分	1時間	1時間

出典 Pays Voironnais²⁶⁴

Pays Voironnais Mobilites の 2019 年の年次報告書によると、Pays Voironnais Mobilites の総支出は 877 万ユーロで、このうちの 85%が交通サービス事業者との契約費用であった²⁶⁵。一方、同組織の財源は以下の通りであり、運賃カバー率は 9%に留まっている。

表 3-6 Pays Voironnais Mobilites の財源 (2019 年)

	金額	割合
交通税(VT)	€5,436,194	60%
県や地方自治体からの補助金	€2,574,968	29%
運賃収入	€805,899	9%
総額	€8,988,640	100%

出典 Pays Voironnais Mobilites²⁶⁶

第3項 ル・グレシヴォーダン・コミューン共同体

ル・グレシヴォーダン (Le Grésivaudan) コミュン共同体は人口約 10 万人²⁶⁷の EPCI で同地域では TouGo ネットワークとして知られるバスネットワークが運営されている。2015 年、GR4 (4 つの事業者の集合体) が 2022 年 8 月までの 7 年間の公共交通サービス委託契約を受注し²⁶⁸、バスネットワークを運営している。

表 3-7 ル・グレシヴォーダンのバスネットワーク事業者(GR4)

事業者名	組織種別	本社所在地 (売上)	シェア
Cars Phillibert	民間企業	St Etienne, France (5,200 万ユーロ)	62%
Keolis	民間企業	Paris, France (60 億ユーロ)	25%
Autocars Dalbon Goulaz	民間企業	Theys, France (110 万ユーロ)	7%
Europe Autocars	民間企業	Crêts en Belledonne, France (790 万ユーロ)	6%

出典 GR4²⁶⁹

²⁶⁴ Communauté pays voirnnais (2021)。

²⁶⁵ Communauté pays voirnnais (2021)。

²⁶⁶ Communauté pays voirnnais (2021)。

²⁶⁷ Insee(2021a)

²⁶⁸ Le Grésivaudan communauté de communes (n.d.), “RAPPORT DU DÉLÉGATAIRE ANNÉE 4 - DU 1/09/18 AU 31/08/19”, Le Grésivaudan サイト https://www.le-gresivaudan.fr/cms_viewFile.php?idtf=10354&path=6b%2F10354_659_Rapport_Annuel_Anee_4.pdf 2021 年 10 月 4 日閲覧。

²⁶⁹ Le Grésivaudan communauté de communes (n.d.)。

ル・グレシヴォーダン・コミューン共同体の交通ネットワークは以下から構成される²⁷⁰。

- 都市：5 路線
- 都市と雇用主や駅をつなぐルート：8 路線
- 通学用バス
- 冬季限定バス（リゾート）
- 過疎地におけるデマンド交通
- モビリティに制約のある市民向けサービス

2018-2019 年の総運賃収入は約 60 万ユーロで、そのうち 64%は年間パスの購入による²⁷¹（以下図 3-5 参照）。2016-2017 年のル・グレシヴォーダン政府が交通サービスの対価として G'R4 に支払った公的負担は約 930 万ユーロであった²⁷²。同契約には一定の品質指標を満たした場合のインセンティブメカニズムが含まれていたとされる²⁷³。

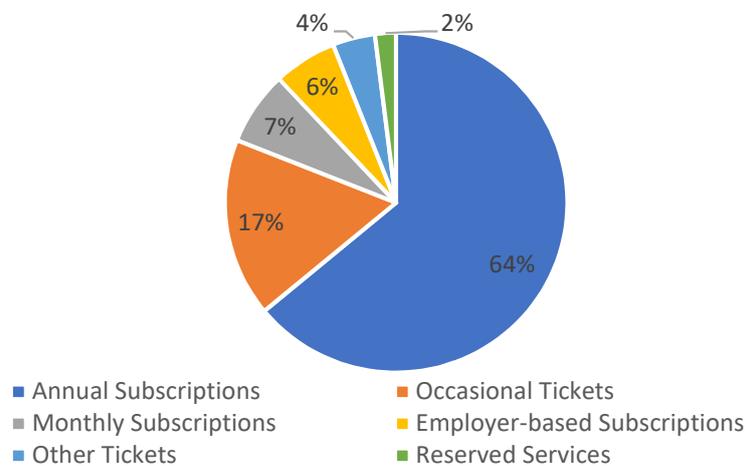


図 3-5 G'R4 の運賃収入の内訳（2018-19 年）

出典 G'R4²⁷⁴

第3節 SUMP 及び近年の交通関連の施策

グルノーブル・メトロポールの PDU は 2019 年に発行され、第 9 回 EU SUMP 賞（2020 年度）を受賞した。同賞のテーマはアクセシビリティと環境を考慮した「すべての人にゼロエミッションのモビリティを」であった²⁷⁵。

²⁷⁰ oura (n.d.), “TouGo - Tous vos déplacements dans Le Grésivaudan”, oura サイト <https://www.oura.com/reseaux/tougo-tous-vos-deplacements-dans-le-gresivaudan> 2021 年 10 月 8 日閲覧

²⁷¹ Le Grésivaudan communauté de communes (n.d.).

²⁷² Le grésivaudan communauté de communes (n.d.a), “Rapports et publications”, Le grésivaudan サイト <https://www.le-gresivaudan.fr/669-rapports-et-publications.htm> 2021 年 10 月 9 日閲覧（異なる年次であるためこれらのデータを単純に比較することはできないが運賃カバー率は約 6%と推測される）。

²⁷³ Le Grésivaudan communauté de communes (n.d.a).

²⁷⁴ Le Grésivaudan communauté de communes (n.d.a).

²⁷⁵ POLIS (2021), “European Commission announces sustainable mobility award finalists”, POLIS サイト <https://www.polisnetwork.eu/news/european-commission-announces-sustainable-mobility-award-finalists/> 2021 年 10 月 10 日閲覧

第1項 SUMP で掲げられている目標及び戦略

グルノーブル・メトロポールが SUMP 賞を受賞した理由は、2030 年までに交通に関わる環境問題を解決するうえで、社会的弱者を含むすべての公共交通利用者のモビリティニーズを満たすことを目的とし、以下の 7 つの中核目標に取り組むことを目的とした 22 億ユーロの投資を伴う統合的かつ構造的なアプローチを採用したことが評価されたからである。

【2030 年までの 7 つの中核目標】

1. 気候変動への対策とエネルギー転換の支援
2. 大気質と公衆衛生の改善
3. 移動にかかる費用の削減
4. 社会的弱者の支援と燃料不足への対応
5. 大都市圏の多極構造化の支援
6. グルノーブル地方の様々な地域間の相互依存関係の考慮
7. 人と物の移動の信頼性向上

PDU の行動計画においては、以下の 2 つの分類を設けた上でそれぞれの分類におけるより具体的な目標を定めている。

①サービスを調整するため、また都市開発を改善するための行動領域

1. グルノーブル地域全体のモビリティガバナンスを確立し、モビリティサービスの調整を改善し、マルチモーダルに対応した価格設定を行い、発券の簡素化する。
2. 都市計画、モビリティ、健康、環境のつながりを改善する。
3. 仕事とプライベートの調和を図ることを目的とした上で移動のタイミングを調整することによりピーク時の時間帯を分散させる。
4. グルノーブル地域全体の物流設備計画の策定を支援する。

②自動車への依存度を減らすための行動領域

1. 主要な観光地やレジャー地を結ぶ公共交通機関の魅力を強化する。
2. 観光・文化・スポーツ・レジャー施設やイベントに行くための自動車の代替手段の認知度を向上させる。
3. 近隣地域と連携して、観光客の自動車交通量のピークを緩和する施策を試行する。
4. 主要観光地でのバスの駐車を容易にし、長距離バスの停車場所を規制する。

グルノーブル・メトロポールの PDU は、低排出ガス地域の拡大など、化石燃料から共有型・能動型モビリティへの移行を積極的に計画している点が評価されている。また、アクセシビリティも重要なテーマとして認知されており、1987 年にアクセシブルなトラムを導入して以来、公共交通機関の停留所や高架下でのサービス情報の音声・映像によるアナウンスなど、アクセシブルなインフラへの投資を続けていることも高く評価されている²⁷⁶。

PDU と Plan Local d'Urbanisme Intercommunal（地域共同都市計画）は、SMTC とグル

²⁷⁶ Eltis (2021a)。

ノーブル・メトロポール政府が共同で策定したものである。このように交通計画と都市計画の立案を複合的に進めることにより、都市開発、インフラ、モビリティサービス、駐車場政策、モーダルシフトを目的とした地方計画の一貫性を保つことにつながっている²⁷⁷。

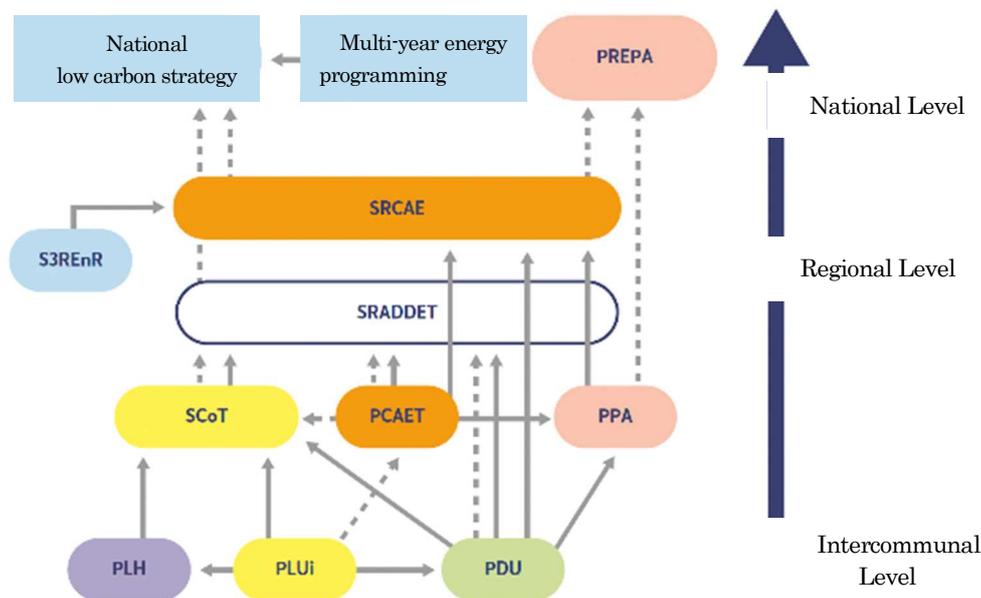


図 3-6 PDU とその他の計画文書との関係性

出典 Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Grenobloise²⁷⁸

--->	考慮されている	住宅
→	コンパチブル (整合性確保)	気候変動、大気汚染、エネルギー
→	交通	エネルギー
→	都市計画	大気汚染

略語	計画
PDU	Urban Travel Plan ²⁷⁹
PLUi	Intercommunal Local Urbanism Plan ²⁸⁰
PLH	Local Housing Program ²⁸¹
PPA	Atmospheric Protection Plan ²⁸²
PCAET	Territorial Air and Energy Climate Plan ²⁸³
SCoT	Territorial Coherence Scheme ²⁸⁴
SRADDET	Sustainable Development and Territorial Equality Development Plan ²⁸⁵
SRCAE	Regional Climate, Air and Energy Plan ²⁸⁶
S3REnR	Regional Connection Scheme to the Renewable Energy Network ²⁸⁷
PREPA	National Air Pollutant Emissions Reduction Plan ²⁸⁸

²⁷⁷ Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Grenobloise (n.d.), "PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS 2030", http://www.smtc-grenoble.org/sites/default/files/files/PDU/PDU2030-sommaire_BD.pdf SMTC Grenoble サイト 2021年10月10日閲覧。

²⁷⁸ Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Grenobloise (n.d.)。

²⁷⁹ Plan de déplacements urbains。

²⁸⁰ Plan Local d'Urbanisme Intercommunal。

²⁸¹ Le Programme Local de l'Habitat。

²⁸² Plan de Protection de l'Atmosphère。

²⁸³ Plan Climat Air Énergie Territorial。

²⁸⁴ Schéma de Cohérence Territoriale。

²⁸⁵ Schéma d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires。

²⁸⁶ Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie。

²⁸⁷ Schéma Régional de Raccordement au Réseau des Énergies Renouvelables。

²⁸⁸ Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques。

第2項 主要な交通関連の施策

1) 低排出ゾーンの設定

2019年、グルノーブル・メトロポールは、パリ以外のフランスのメトロポールとしては初めて、低排出ガスゾーンを設定した。これは都市部の特定の地域を最も環境汚染の少ない車両のために確保するというものである（ただし、これらは大型貨物自動車と小型商用自動車の貨物輸送自動車のみが規制の対象となっており、乗用車には適用されない）。このゾーンは当初10のコミューンを対象としていたが、2020年には27に拡大された。低排出ガスゾーンは、Crit'Air ステッカーシステム²⁸⁹に基づいており、汚染物質の排出量に応じた自動車の分類が適用される²⁹⁰。

2020年2月以降、Crit'Air 5の車両は低排出ガスゾーンに設定された地域に入れなくなったほか、2020年7月からは「4」が禁止され、2022年には「3」が禁止される予定である。段階的に制限は厳しくなり、2025年には「Crit'Air 1」の車両と電気自動車のみが通行を許可される²⁹¹。これに従わない場合、小型商用自動車には68ユーロ、大型貨物自動車には135ユーロの罰金が科せられる²⁹²。

表 3-8 Crit'Air ステッカーシステム

分類	定義
Crit'Air	100%電気自動車または水素自動車
Crit'Air 1	プラグインカー、ハイブリッドカー、ユーロ5および6のガソリン車
Crit'Air 2	ユーロ4のガソリン車とユーロ5および6のディーゼル車
Crit'Air 3	ユーロ2、3のガソリン車とユーロ4のディーゼル車
Crit'Air 4	ユーロ3ディーゼル車
Crit'Air 5	ユーロ2ディーゼル車。最も汚染度の高い分類

出典 RiverVale^{293,294}

2) メトロケーブル（都市型ロープウェイ）

2020年2月、SMMAGはフランスの大手索道メーカーであるポマ（Poma）社に6,500万ユーロの契約を発注し、グルノーブル地域で初の都市型ロープウェイを建設する計画を発表した。この路線は「空中に浮かぶ地下鉄の駅」のような野心的な計画であるとされ、

²⁸⁹ エンジンの種類、登録年などの基準で6段階に分けられる。

²⁹⁰ World Today News (2021), “first results, faults ... What results for the low emissions zone in Grenoble?”, World Today News サイト <https://www.world-today-news.com/first-results-faults-what-results-for-the-low-emissions-zone-in-grenoble/> 2021年10月20日閲覧。

²⁹¹ World Today News (2021)。

²⁹² Grenoble-Alpes Métropole (n.d.)。

²⁹³ Rivervale Leasing (n.d.), “Taking Your Car to France? Don't Forget Your Crit'Air Sticker!”, Rivervale Leasing サイト <https://www.rivervaleleasing.co.uk/blog/posts/paris-pollution-crit-air-stickers> 2021年10月15日閲覧。

²⁹⁴ 汚染物質の排出量に応じた欧州分類（ユーロ分類）については以下参照

DieselNet (n.d.), “Emission Standards: Europe: Cars and Light Trucks”, DieselNet サイト <https://dieselnet.com/standards/eu/ld.php> 2021年10月15日閲覧。

²⁹⁴ World Today News (2021)。

²⁹⁴ Grenoble-Alpes Métropole (n.d.), “ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS POUR LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS ET POIDS LOURDS”, GrenobleAlpesMétropole サイト <https://www.grenoblealpesmetropole.fr/759-zone-a-faibles-emissions.htm> 2021年10月2日閲覧。

Fontaine と Saint-Martin-le-Vinoux の町を結ぶ T1 線は、全長 3km（所要時間 15 分）で 2024 年までに開通し、地元の公共交通網に組み込まれる予定である。この路線の運営は前述の SEMITAG 社が担う²⁹⁵296297298。

同路線には 6 つの駅が設置される予定で、完成時には 66 台のキャビン（当初は 24 台）が設置され、1 台あたりの収容人数は 12 人、運行頻度は最終的には 28 秒に 1 台（当初は 71 秒に 1 台）とされる。これにより、最終的には最大で 1 時間あたり 1,500 人（当初は 600 人）の乗客を輸送できるようになる。また、同ロープウェイは障害者や自転車ユーザーにも対応する予定であるとされる²⁹⁹。



図 3-7 都市型ロープウェイ（イメージ図）

出典 グルノーブル・メトロポール³⁰⁰

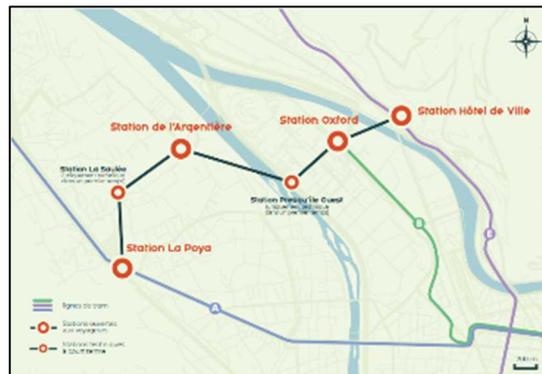


図 3-8 T1 運行路線（予定）

出典 SMMAG³⁰¹

注：図内の大きな丸は乗客が利用する駅。小さな丸は短期的に設置される保守用拠点

²⁹⁵ La tribune (2020), “Mobilité : A Grenoble, Poma ouvre la voie à la troisième dimension du transport urbain”, La tribune サイト <https://region-aura.la Tribune.fr/territoire/2020-06-10/mobilite-a-grenoble-poma-ouvre-la-voie-a-la-troisieme-dimension-du-transport-urbain-849899.html> 2021 年 10 月 8 日閲覧。

²⁹⁶ La tribune (2020)。

²⁹⁷ Lyon entreprises (2020), “Grenoble s’offre un téléphérique urbain ou “métrocâble” pour 2024 à 65 millions d’euros”, Lyon entreprises サイト <https://www.lyon-entreprises.com/actualites/article/grenoble-soffre-un-telerepherique-urbain-ou-metrocable-pour-2024-a-65-millions-deuros> 2021 年 10 月 3 日閲覧。

²⁹⁸ Grenoble-Alpes Métropole (n.d.a), “TÉLÉPHÉRIQUE URBAIN”, Grenoble-Alpes Métropole サイト <https://www.grenoblealpesmetropole.fr/91-metrocable.htm> 2021 年 10 月 19 日閲覧。

²⁹⁹ Grenoble-Alpes Métropole (n.d.a)。

³⁰⁰ Grenoble-Alpes Métropole (n.d.a)。

³⁰¹ SMMAG (n.d.a), “Projet de transport par câble”, SMMAG サイト <https://smmag.fr/investir-pour-lavenir/projet-de-transport-par-cable/#une-concertation-6> 2021 年 10 月 10 日閲覧。

第4節 新しいモビリティと道路空間活用：グルノーブル駅・モビリティハブ

2017年、3年間の建設期間を経てグルノーブルの主要鉄道駅は、電車、トラム、自転車、歩行者のためのマルチモーダルな交流拠点へと生まれ変わった。主な特徴は以下の通りである³⁰²。

- 駐輪場スペース：2階建てのラックで、最大 1,150 台の自転車が駐輪できる（フランスで最大規模とされる）
- Metrovélo³⁰³：レンタサイクルサービスの営業所と自転車の空気補充ステーション
- 改装されたプラットフォーム：5つのバス停が改装され、利用者、特に足の不自由な方が乗り降りしやすいように改善された

同ハブは、都市の重要な一部として機能し、より環境に優しい移動手段への移行を促進するために設計されたものである。特に大規模な駐輪場スペースの設置や多数の駐輪場を各地に設置した目的は街中で自転車の利用を発展・促進させるためである。具体的には駅の両側には①日常的に自転車を利用する人のための自転車ロッカー（事前に予約されたボックス）、②一時的な駐輪場（屋外設置）、③鉄道等その他の交通機関の利用者のための駐車場と3種類の駐輪場が設置された³⁰⁴。

同プロジェクトには総額 3,450 万ユーロの投資が必要とされ、中央政府、フランス国鉄 SNCF、（イゼール県が属する）オーヴェルニュ＝ローヌ＝アルプ地域圏政府、イゼール県政府、グルノーブル・メトロポール、グルノーブル市の6組織が分担した（図 3-9 参照）。

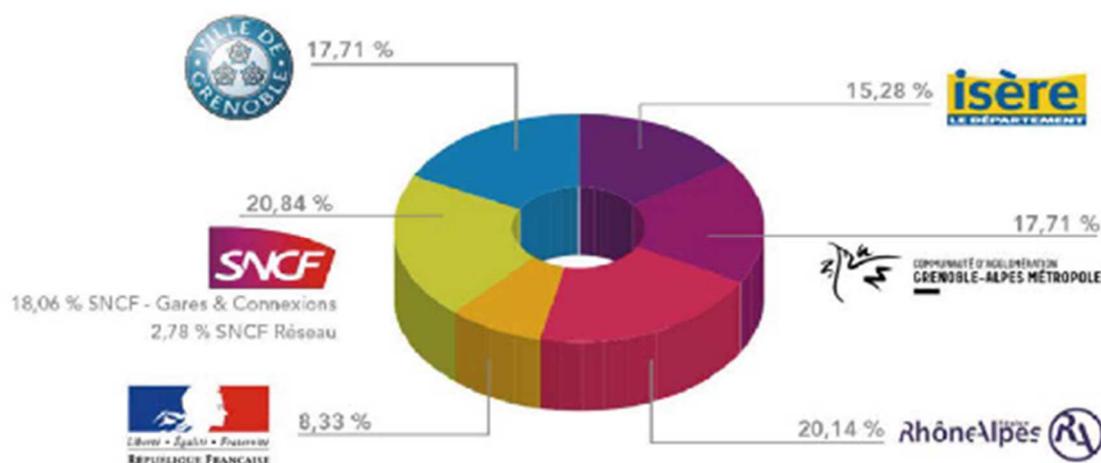


図 3-9 グルノーブル駅・モビリティハブ構築費用の分担

出典 vivapolis³⁰⁵

³⁰² SNCF (2017), “Grenoble - Inauguration du pôle d'échanges multimodal”, SNCF サイト <https://www.garesetconnexions.sncf.fr/journaliste/grenoble-inauguration-du-pole-dechanges-multimodal> 2021年10月4日閲覧。

³⁰³ グルノーブル・メトロポールが創設し、SMMAG が管理するサービス。2021年10月に「Mvélo+」に改名された。

Mvélo+ (n.d.), “Mvélo+ en quelques dates”, Mvélo+ サイト <https://www.veloplus-m.fr/590-metrovelo-en-quelques-dates.htm> 2022年1月27日閲覧。

³⁰⁴ vivapolis (n.d.), “Innovative solutions for sustainable cities”, エコロジー移行省サイト https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/mobility_gb.pdf 2021年10月10日閲覧。

³⁰⁵ vivapolis (n.d.).



	プロジェクト所有者：SNCF Gares & Connexions*※	4	駐輪場ビル	10	駐輪場ビル
	プロジェクト所有者：SNCF Réseau*	5	乗客ビル	11	新たなバスターミナル
	プロジェクト所有者：グルノーブル・メトロポール	6	マルチモーダル乗車券販売所	12	自転車レンタル店舗等用の建物
1	地下道の拡張	7	駅プラットフォーム（アクセス改善）	13	道路の更改
2	道路の更改	8	すべてのモードとの結節用シェルター		
3	駅の一部となる新スペース	9	歩行者用緑化エリア		

※駐輪場ビルはグルノーブル・メトロポール、マルチモーダル乗車券販売所及びバスターミナルは、イゼール県が元のプロジェクト所有者であるが SNCF Gares & Connexions にプロジェクト所有権を一時移転していた部分を含む。

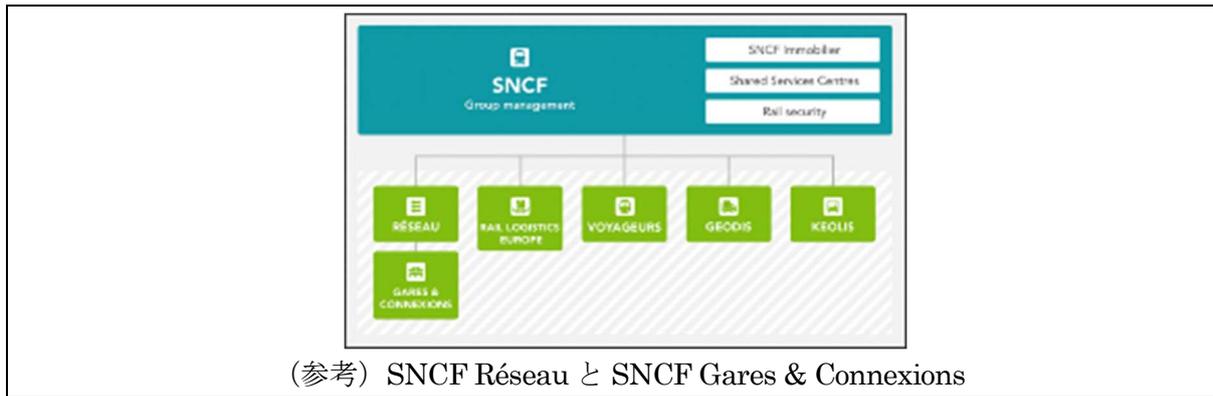
図 3-10 グルノーブル駅・モビリティハブ 駅周辺の概観

出典 SNCF³⁰⁶

*（参考）SNCF Réseau と SNCF Gares & Connexions

SNCF Réseau は仏国鉄インフラの管理・保守を担う SNCF の子会社。SNCF Gares & Connexions は SNCF Réseau の子会社で国内 3,000 件の鉄道駅の管理・保守、駅の利便性を高めるための更改や再設計等を担う。

³⁰⁶ SNCF (2017)。



出典 SNCF³⁰⁷

同駅の周辺が鉄道、トラム、路線バス、長距離バス、タクシーという5つの交通手段の結節点として利用されている概観は以下のように示される。



図 3-11 5つの交通手段の結節点として機能する駅周辺の概観

トラムの停留所は図の左側手前

出典 SMMR (Sustainable Mobility in Metropolitan Regions in ASEAN)³⁰⁸

第5節 その他の表彰歴：European Green Capital Award

2020年10月、グルノーブル市は、都市の持続可能性における業績が評価され、欧州委員会から「European Green Capital 2022」に選出された。受賞都市は専門家の審査員が持続可能な開発への取り組みに基づいて選定したもので、グルノーブル市は気候変動の緩和、持続可能な都市モビリティ、持続可能な土地利用、騒音、エネルギー性能の各分野における取

³⁰⁷ SNCF (n.d.c), “Who we are”, SNCF サイト <https://www.sncf.com/en/group/profile-and-key-figures/about-us/who-we-are> 2021年10月12日閲覧。

³⁰⁸ Sustainable Mobility in Metropolitan Regions in ASEAN (SMMR) (n.d.), “Intermodal Mobility Hubs”, SMMR サイト <https://smmr.asia/topics/intermodal-mobility-hubs/> 2021年10月12日閲覧。

組みにおいて高く評価された³⁰⁹。

具体的には以下のような点が評価された³¹⁰。

- グルノーブル・メトロポールは 2005 年から 2018 年の間に温室効果ガスを 23%削減し、2030 年までに 50%削減することを目標とする点。
- 2022 年までに家庭におけるエネルギー需要の 100%を再生可能エネルギーで賄う点。
- 320km の自転車道を増設した点。
- 2022 年までにメトロポール内のすべてのディーゼル・バスをクリーン・エネルギーに置き換える点。
- 他の自治体に先駆けて 2005 年という早い段階でフランスの地方自治体としては初めて気候計画を採択した点。

グルノーブルは、1980 年代から環境保護活動に熱心な都市として知られる。1987 年にフランスで 2 番目にトラムを復活させ、自転車レンタルサービスを提供した実績も有する。2014 年の地方選挙後、グルノーブルは人口 10 万人以上のフランスの都市としては初めて『緑の共同体政府』を選出し、都市の環境問題解決への寄与に注力することを目指している³¹¹。

第6節 フランス グルノーブル・メトロポール インタビュー結果

第1項 Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise : SMMAG

要点

- 山間、山岳地帯を含み、盆地地形であることから、大気汚染や気候変動への対策に対する政治的関心が高い。
- AOM である SMMAG の構成員である広域連合 (EPCI) は、提供されるサービスに応じて資金を拠出する。
- SMMAG の構成員の一つであるペイ・ヴォワロネー都市圏共同体は、共有モビリティに関する権限のみを SMMAG に移譲し、その成果を評価してから公共交通に関する権限を委譲する予定である。
- 周辺の 8 つの EPCI は、SMMAG への加盟を選択することはできるものの、農村部であり公共交通に投資するための十分な予算を持ち合わせていない。
- グルノーブル・メトロポールの公共交通にかかる費用の運賃カバー率は約 30%である。

ヒアリング先

Mailis Floriet 氏 : Head of Transport Operation Development

1) グルノーブル概要

³⁰⁹ Cities today (2020), "Grenoble wins European Green Capital award", Cities today サイト <https://cities-today.com/grenoble-wins-european-green-capital-award/> 2021 年 10 月 2 日閲覧。

³¹⁰ Cities today (2020)。

³¹¹ Energy cities (n.d.), "Grenoble awarded EU Green Capital 2022", Energy cities サイト <https://energy-cities.eu/grenoble-awarded-eu-green-capital-2022/> 2021 年 10 月 1 日閲覧。

Grenoble-Alpes Métropole（以下、グルノーブル・メトロポール）は、49のコミューンからなり、人口約45万人を擁する。盆地部に都市機能が集中し、従来から大気汚染への対応が課題となってきた。1970年代に大きく進歩を遂げたものの、市民からの大気質への要求は高く、現在でも政治的に重要な項目となっている。また、山岳部の雪の溶解など、気候変動への対策についても人々の関心が高い。このような環境的背景から、グルノーブルは公共交通の役割が大きい市場であると言える。

2) モビリティ統括機関

1973年に設立された Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) は、グルノーブル・メトロポールのみを管轄するモビリティ統括機関 (AOM) であった。2020年1月に SMTC が拡大され、Syndicat Mixte des Mobilités de l'aire Grenobloise (SMMAG) が、グルノーブル・メトロポール及び隣接するル・グレシヴォーダンコミューン共同体、ペイ・ヴォワロネー都市圏共同体の3つの広域連合 (EPCI) を管轄する AOM となった。

SMMAG の管轄地域を包含するイゼール県は従来、同地域の都市間バス等を管轄していたが、2020年からこれらの権限をオーベルニュ＝ローヌ＝アルプ地域圏政府に移譲している。また、SMMAG の設立時にイゼール県も構成員となったが、2026年からは政治的な理由から SMMAG への資金提供を停止するとしており、SMMAG では大きな予算削減が必要となる。

SMMAG は、グルノーブル・メトロポールとル・グレシヴォーダンにおけるすべての公共交通サービス（共有モビリティを含む）を管轄し、路線、サービス品質、運賃の決定や、新規プロジェクト（例：トラムの新路線）の開発などを行う。しかし、ペイ・ヴォワロネーは都市モビリティ（公共交通）の権限を SMMAG に移譲しておらず、同地域では SMMAG は共有モビリティサービスのみを管轄し、カーシェアリング用ステーションの建設、機器の設置、カーシェアリング運営会社の管理などを行う。Floriet 氏によれば、ペイ・ヴォワロネーも将来、都市モビリティの権限を SMMAG に委譲する予定ではあるが、まずは共有モビリティに関する SMMAG のパフォーマンスを評価したいと考えている。

SMMAG は、加盟している3つの EPCI それぞれの独自の交通予算からの資金拠出によって運営されている。各加盟 EPCI は受けるサービスに応じて対価を支払う。したがって、グルノーブル・メトロポールより人口密度の低いル・グレシヴォーダンの政治家たちが、グルノーブルと同水準の公共交通サービスを提供したいと考えているが、そのためには、ル・グレシヴォーダンから SMMAG への財政拠出を増やす交渉が必要となる。

グルノーブル地域（イゼール県庁が直轄する南部地域、以下グルノーブル地域と表記）には、さらに8つの EPCI があり、選択すれば SMMAG に加盟することができる。しかし、これらの EPCI は主に農村部で、現状では、公共交通機関を提供するために SMMAG に拠出する十分な資金を持ち合わせていない。

3) 公共サービス契約

a) SEMITAG との契約（2021年末まで）

グルノーブル・メトロポールの公共交通機関は、2021年末までは、Transdev が40%出

資する官民合同出資会社（SEML）³¹²である Société d'économie mixte des transports publics de l'agglomération（SEMITAG）との契約によって提供される³¹³。

グルノーブル・メトロポールにおける公共交通機関に関する総費用（及び必要な公的財政負担）は、過去 15 年間ほぼ急激な変化はなく、2020 年の運営経費の総額は、約 1 億 3,000 万ユーロだった。うち、約 4,000 万ユーロ（30%）が運賃収入、約 8,500 万ユーロ（65%）が自治体からの補助金で賄われた。この運賃収入と補助金の割合は、フランスでは一般的な水準である。また、コロナ禍の発生前の 3～4 年間は、路線の新設や延長などにより乗客数が徐々に伸びていた。

運行間隔に関しては、都市部／農村部を対象として法律で定められた全国統一の最低基準などは存在しない。需要に合わせて調整されてきた結果として現行の運行間隔が設定されているため、そのような基準の必要性もないと Floriet 氏は述べている。現在、トラムや各バス路線に対しピーク時で 3～4 分または 10～15 分という水準となっており、バス停間の距離にも一定の水準があるが、例えばバス停から一定距離圏内に住む人口の割合といった公共交通の利用圏に関する指標は設定していない。

通学交通、及び学生や低所得者などへの割引運賃提供のための補助金は公共サービス契約に含まれており、自治体が拠出している。また、国から AOM に支給される通学交通補助金（高校のみが対象）もある。

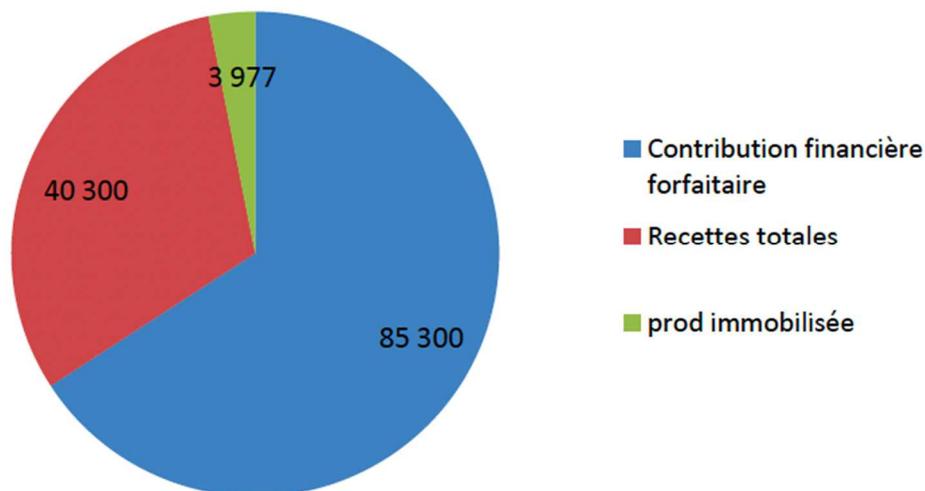


図 3-12 SEMITAG：収入内訳（2020 年）

青：自治体からの資金拠出（交通税とその他の区分なし） 赤：運賃収入 緑：固定資産関連³¹⁴

出典 SMMAG³¹⁵

³¹² 伝統的にフランスで最も重要な地方公営企業であるが、競争原則を遵守しなければならない。官民を問わず最低 2 名の株主が必要。公的機関が資本の 50～85%を保有する。その活動は各地方自治体の領域に限定されない（第 2 節 各広域連合における交通ネットワーク及び市場概観 第 1 項 グルノーブル・メトロポール 4）（参考）フランスの地方公営企業（LPE）について 参照）。

³¹³ 2 節 各広域連合における交通ネットワーク及び市場概観 第 1 項 グルノーブル・メトロポール 1) 公共交通運営組織：SEMITAG（官民合同出資会社） 参照。

³¹⁴ 公共交通費用一般ではなく新しいトラム、バス車両への投資等に使用可能な国からの補助金など。

³¹⁵ ヒアリング時のプレゼンテーション資料。

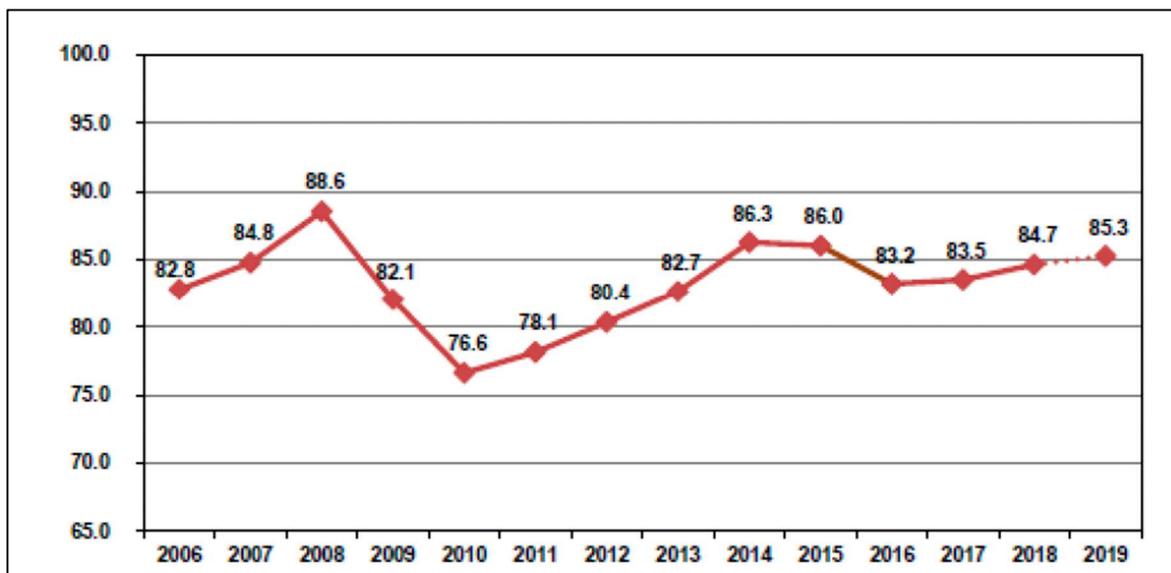


図 3-13 AOM から事業者への資金提供額の推移 (単位：百万ユーロ)

出典 SMMAG³¹⁶

SEMITAG との現行の契約は 11 の品質基準と 50 以上の指標が設定され、指標の順守状況により SEMITAG には最大で 70 万ユーロのペナルティが課される。2020 年には、14 の指標を順守し、30 の指標が目標とされる水準を超えたが、7 つの指標に対する違反のペナルティとして合計 11 万 5,000 ユーロのペナルティが課された。11 の品質基準は以下のとおりである。

- 定時性
- サービスの履行
- 信頼性
- 安全性
- 運転、混雑度
- 清潔さ
- 不正行為
- 乗客情報
- 接客
- 苦情、満足度
- 持続可能性

b) M' Tag との契約 (2022 年～)

2022 年からは、SMMAG (67%) とグルノーブル・メトロポール (33%) が出資する新しい地方公社 (société publique locale : SPL)³¹⁷である M'Tag が、公共サービス委任により公共交通を運営する。コロナ禍による不確実性を勘案し、M'Tag との最初の契約期間は 2 年間のみとなっている。契約内容には、SEMITAG との旧契約と同様のサービス及び品質基

³¹⁶ ヒアリング時のプレゼンテーション資料。

³¹⁷ 株主に民間組織を含むことができない (第 2 節 各広域連合における交通ネットワーク及び市場概観 第 1 項 グルノーブル・メトロポール 4) (参考) フランスの地方公営企業 (LPE) について 参照)。

準が含まれる。Floriet 氏によれば、SEMITAG から M'Tag への改組は、地域公共交通市場を公共当局のみで管理することを目的とした純粋に政治的な動きであり、公共交通ネットワークについてはそれ以外に影響を与えることはないと思われる。

第2項 グルノーブル・メトロポール

要点

- 2024 年に開通予定のメトロケーブル（都市型ロープウェイ）は、トラムやバスの路線新設と比較して、地域のニーズに対し最も費用対効果の高い選択肢として採用された。
- MaaS アプリ「PASS'Mobilités」では、まだ決済機能の統合は実現されていない。
- 同地域の都市部周辺地域にとってカーシェアリングは公共交通の代替として貴重な選択肢であるが、専用レーンの設置等の促進策の実施には政治的に困難が伴っている。

ヒアリング先

Tiphaine Bretin 氏：PDU Project Manager and Public Transport Development

1) SMMAG、M' Tag について

グルノーブル・メトロポール及び隣接するル・グレシヴォーダンコミュン共同体、ペイ・ヴォワロネー都市圏共同体の 3 つの広域連合（EPCI）を管轄する AOM である SMMAG の目標は、統一運賃及び発券体系の実現である。現在は、3 つの EPCI 間の一部の路線で単一乗車券が使用できる。

Transdev が 40% 出資する SEMITAG から SMMAG 及びグルノーブル・メトロポールのみを株主とする M'Tag への改組は、主に以下の 2 つの理由から政治家が下した決断であった。一つ目は、公共当局が公共交通ネットワークを管理できるようにすること、二つ目は、公共交通事業者の権限を伝統的な公共交通モード以外にも拡大することである。2022 年から公共交通事業者となる M'Tag は、カーシェアリング等を含むマルチモーダルなモビリティ管理を行う予定である。

2) メトロケーブル（都市型ロープウェイ）

2024 年に開通予定のメトロケーブル（都市型）T1 線³¹⁸の新設は、トラムやバスと比較して最も費用対効果の高い選択肢としてグルノーブル・メトロポールにより採用された。山岳部の移動用ではなく、川や幹線道路、電気インフラを横断するルートであるため、トラムやバスのネットワーク拡大で対応するには橋などの建設が必要であり、費用がかかりすぎるためである。

プロジェクトの初期段階の 2015 年から 2016 年にかけて、法律に従いグルノーブル・メトロポールが開催した市民協議ではメトロケーブルの新設プロジェクトに対しては市民から

³¹⁸第 3 節 SUMP 及び近年の交通関連の施策 第 2 項 主要な交通関連の施策 2) メトロケーブル（都市型ロープウェイ） 参照。

十分な支持が得られた。2022年9月にも市民協議を開催し、プロジェクトのより技術的な側面を提示する予定である。プロジェクトは既に進行段階にあるため、重大な問題が提起されないことを期待するとBretin氏は述べている。

3) 新しいモビリティと道路空間活用

a) カーシェアリング

グルノーブル・メトロポール内のコミュニンの多くは、都市部周辺の人口密度が低い地域であり、効率的な公共交通ネットワークが実現できない。そのため、このような地域における代替的な選択肢として、カーシェアリング・ネットワークの拡充が課題となっている。また、同メトロポールでは、市街中心部に向かう主要道路にバス及びカーシェアリング用の専用レーンを設ける取組みを行っている。しかし、既に渋滞が問題となっている中、自家用車向けのスペースがさらに制限されることになるため合意形成は困難である。現在、一つの主要道路の一区間にカーシェアリング専用レーンが設けられているが、これ以上に拡大できるかどうかはわからない

b) MaaS

グルノーブル地域で利用可能となっているMaaSアプリ「PASS'Mobilités」には現在、公共交通、自転車シェアリング及びカーシェアリングを含むマルチモーダル経路検索機能が組み込まれている。しかし、発券・決済機能はまだ統合されていないため、乗車券購入の際には各サービスのウェブサイトに誘導される。最終的な目的は、パークアンドライド施設を含む全てのサービスに対する決済機能を統合することである。

4) コロナ禍への対応

グルノーブル・メトロポールは、コロナ禍への対応として臨時自転車レーンの設置を行ったが、公共交通サービスに関しては路線や運行頻度に大きな変更を加えず、通常通りに運行を続けた。バスやトラムの利用者数はコロナ禍前の水準には戻っていないが、広報チームが啓蒙活動を行っている。

また、メトロポール側の見方の変化として、従来はピーク時に必要とされる台数に合わせて車両を準備していたが、1日30分程度のピーク時だけのために新車両などへの投資をする必要はなく、他のモードの利用を促進すればよいと考え始めている。例えば、市街中心部に非常に近いにもかかわらず、大学キャンパスを目的地としたバスやトラムの路線があるが、現在多くの学生は、これらの公共交通を利用せずに自転車等で移動できている。したがって、他のモードが利用可能な人々に対し、高額なバスやトラムを用意していたことを認識しており、これについては今後、改善の余地があると考えている。

第4章 フランス ミュルーズ

スイスとの国境に近いフランス東部のオー＝ラン県南部に位置するミュルーズは 2010 年以降、近隣の自治体との再編を経て現在 39 のコミューン、人口約 274,000 人からなる EPCI (コミューン間協力機関) である³¹⁹320。

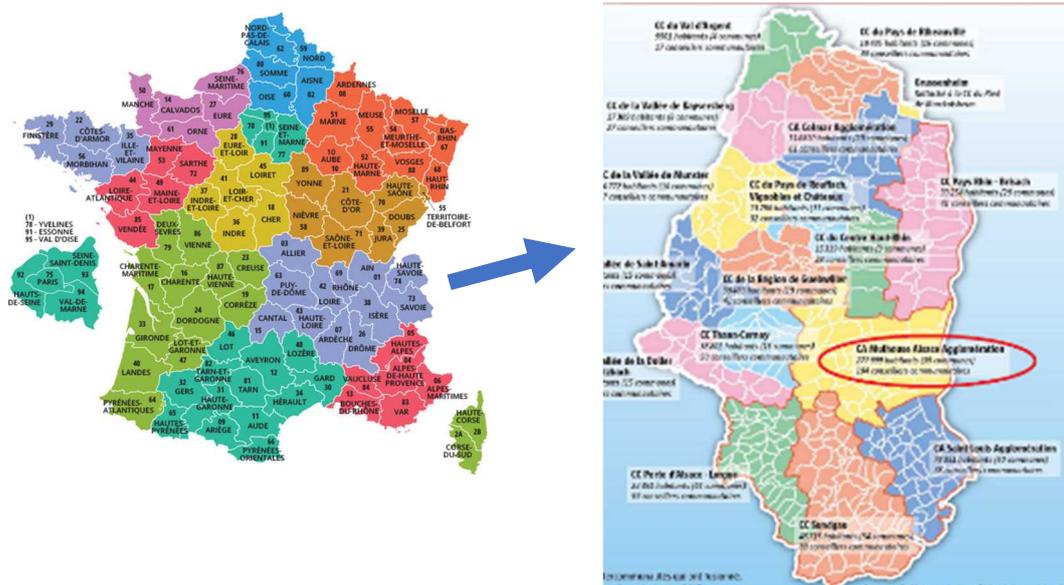


図 4-1 オー＝ラン県ミュルーズの位置

出典 農業・食料省³²¹及び Lalsace.fr³²²

同地のバスとトラムは地元の AOM から公共サービス契約を受託した公営企業 Soléa (ソレア) 社によって運営されている。ミュルーズは都市部のトラム網と SNCF の地域鉄道網を相互直通運転する形でのトラム＝トレインがフランス国内で初めて導入されたことで知られる。また、2018 年にフランス初の MaaS アプリ「Compte Mobilité」が導入されたのもミュルーズであった³²³。

³¹⁹ Insee (2021d), “Comparateur de territoire Intercommunalité-Métropole de CA Mulhouse Alsace Agglomération (200066009)”, Insee サイト <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=EPCI-200066009> 2021 年 10 月 1 日閲覧。

³²⁰ MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION (n.d.), “PREMIER TRAM-TRAIN INTERCONNECTÉ DE FRANCE”, MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION サイト <https://www.mulhouse-alsace.fr/mobilites/transports-collectifs/tram-train/> 2021 年 10 月 16 日閲覧。

³²¹ 農業・食料省 (2021)。

³²² L'alsace (2017), “La nouvelle donne intercommunale en Alsace”, L'alsace サイト <https://www.lalsace.fr/actualite/2017/01/29/le-1er-janvier-la-carte-francaise-des-intercommunalites-a-ete-en-grande-partie-redessinee> 2021 年 10 月 16 日閲覧。

³²³ Transdev (n.d.a), “Le compte mobilité à Mulhouse”, Transdev サイト <https://www.transdev.com/fr/solutions/maas-mulhouse/> 2021 年 10 月 11 日閲覧。

第1節 モビリティ統括機関（AOM）M2A

第1項 概要

都市圏共同体（CA）であるミュルーズの正式名はミュルーズ・アルザス・アグロメレーション（M2A）であり、最大の都市は人口約11万人のミュルーズ市である。M2Aがミュルーズの都市交通を管轄するAOMとしても機能も果たしている。ミュルーズ市がもともと属していたのはミュルーズ・南アルザス都市圏共同体（CAMSA）であったが、2010年にCAMSAと他のEPCI²団体と4コミューンが統合することでM2Aが発足し、加盟団体が増えて現在のM2Aに至っている。

表 4-1 現在の M2A に含まれる EPCI 及びコミューンと再編年

再編年	Commune/EPCI 名
2010	Communauté d'agglomération Mulhouse Sud Alsace (CAMSA) (含ミュルーズ市) Communauté de communes des Colines (CoCoCo) Communauté de communes de l'Île Napoléon (CCIN) Commune of Illzach Commune of Galfingue Commune of Heimsbrunn Commune of Pfastatt
2013	Commune of Steinbrunn-le-Bas
2014	Commune of Wittelsheim
2017	Communauté de communes Porte de France – Rhin Sud (CCPFRS)

出典 M2A³²⁴

第2項 財政

2017年時点のM2Aの交通歳入予算の65%は交通税から賄われていた（2010年には70%であった）³²⁵。なお、交通税率はコミューンにより異なるが、M2Aの域内ではほとんどのコミューンで税率が1.8%から2.0%に引き上げられた。一方、M2Aの歳出の82%はSoléa社との公共サービス契約によるものである（2017年）（Soléa社との契約については後述）

³²⁶。

³²⁴ MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION (n.d.a), “M2A : TOUTE UNE HISTOIRE !”, MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION サイト <https://www.mulhouse-alsace.fr/agglo/presentation/histoire/> 2021年10月10日閲覧。

³²⁵ M2Aへのヒアリングによれば、公共交通機関の運営費用の約50%が交通税でカバーされており、約25%は運賃収入（約1,100万ユーロ）、残りの25%は地方税で賄われる。

第3編 第2章 フランス ミュルーズ 第2節 Mulhouse Alsace Agglomération : M2A 第2項 公共サービス契約 2) 財政 参照

³²⁶ MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION (2019), “Les délibérations du 25 février 2019 “, MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION サイト <https://www.mulhouse-alsace.fr/wp-content/uploads/2019/06/2019-02-fevrier-25-deliberations.pdf> 2021年10月10日閲覧。

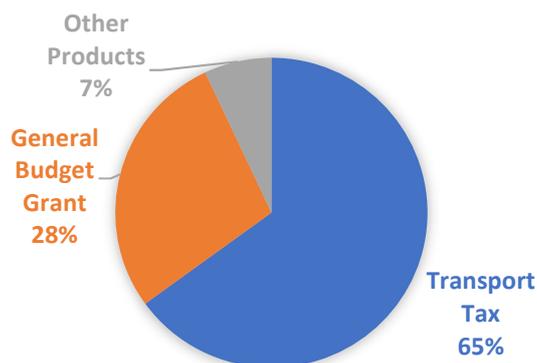


図 4-2 M2A の交通歳入内訳 (2017 年)

出典 M2A³²⁷

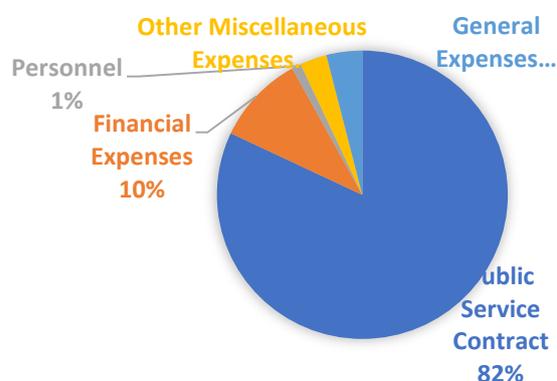


図 4-3 M2A の交通歳出内訳 (2017 年)

出典 M2A³²⁸

第2節 交通ネットワーク及び市場概観

第1項 交通ネットワーク

1) 概要

現在、Soléa 社が運営する交通ネットワークは以下から構成されており³²⁹、2009 年の交通分担率は、徒歩 24%、自転車 2%、公共交通 10%、自動車 64%と報告されている³³⁰。

- ترام 3 路線 (30 駅)

³²⁷ MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION (2019)。

³²⁸ MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION (2019)。

³²⁹ MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION (n.d.b), “3 LIGNES DE TRAMWAY, 1 LIGNE DE TRAM-TRAIN ET 23 LIGNES DE BUS”, MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION サイト <https://www.mulhouse-alsace.fr/mobilites/transports-collectifs/reseau-solea/> 2021 年 10 月 27 日閲覧。

³³⁰ 交通分担率はかなり古いデータしか得られなかったが、2009 年時点で徒歩 24%、自転車 2%、公共交通 10%、自動車 64%と報告されている。

ADETEC Bureau d'études en transports et déplacements (2021), “PARTS MODALES ET PARTAGE DE L'ESPACE DANS LES GRANDES VILLES FRANÇAISES”, <http://www.adetec-deplacements.com/Parts%20modales%20et%20partage%20de%20l%27espace%20dans%20les%20grandes%20villes%20fran%27aises%20-%20rapport%20%28ADETEC%29.pdf> ADETEC サイト 2021 年 10 月 16 日閲覧。

- ترام＝トレイン 1 路線（SNCF との共同運行）
- 23 のバス路線

バスやサービスのサービス概要は以下の通りである³³¹。

表 4-2 Soléa 社が運行するバスの種類

分類	概要	路線数
Chrono Lines	人口密度の高いエリアを高頻度で運行	4
Main Lines	Chrono ラインを補完し全領域をカバーできるようにする	9
Peri-Urban Lines		10

出典 Soléa³³²

表 4-3 Soléa 社が運行するトラム路線のサービス頻度

路線名	頻度
Line 1	日中は 4～8 分おき（夕方と日曜は 20～30 分おき）
Line 2	
Line 3	日中は 15 分ごと（夕方と日曜日は 30 分ごと）

出典 Soléa³³³

2017 年の Soléa 社の交通ネットワークの乗客数合計は約 3,000 万人であった。このうち 55%がトラムまたはトラム＝トレインで、45%がバスであった³³⁴。

なお、26 歳以下の乗客は割引された年間パスを購入することができるが、ミュルーズのコミューンのみは 18 歳以下の住民を対象とした特別割引を提供している。具体的には、通常 189 ユーロの 26 歳以下向けの年間パスを 18 歳以下は 75.60 ユーロで購入することができ、この差分は同コミュニティが Soléa 社に補償している³³⁵³³⁶。

2) ミュルーズとトゥールバレーを結ぶ「トラム＝トレイン」

トラムネットワークには 3 つの路線のほか、これらの一部を延長した「トラム＝トレイン」路線がある。トラム＝トレインとは、都市の中心部にあるトラムの線路上と、地域鉄道の線路上の両方を走行することができる車両によるサービスで、都市周辺部やその先にある地域の鉄道網を接続するための公共交通システムとして機能する³³⁷。

³³¹ Soléa (n.d.), “Nos moyens de transports : bus”, Soléa サイト <https://www.solea.info/decouvrir-solea/nos-moyens-de-transport/bus> 2021 年 10 月 19 日閲覧。

³³² Soléa (n.d.)。

³³³ Soléa (n.d.a), “Tramway”, Soléa サイト <https://www.solea.info/decouvrir-solea/nos-moyens-de-transport/tramway> 2021 年 10 月 13 日閲覧。

³³⁴ MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION (2019)。

³³⁵ MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION (2019)。

³³⁶ Soléa (n.d.b), “Formulaire -18 ans Ville de Mulhouse”, Soléa サイト <https://www.solea.info/sites/default/files/media/titres-et-tarifs/SOLEA%20formulaire%20abonnement%20-18ans%20-Mulhouse%20200521.pdf> 2021 年 10 月 17 日閲覧。

³³⁷ Techno-science.net (n.d.), “Tram-train - Définition et Explications”, Techno-science.net サイト <https://www.techno-science.net/definition/2053.html> 2021 年 10 月 17 日閲覧。



図 4-4 都心で市内線車両（左）と並ぶトラム＝トレイン車両（右）（執筆者撮影）



図 4-5 ターン・サンジャック駅で接続するトラム＝トレイン（右）と国鉄の気動車（左）（執筆者撮影）

2010年に新設されたミュルーズとトゥールバレーを結ぶトラム＝トレインは、都市部のトラムネットワークが SNCF の鉄道網と直接つながったフランス初の事例である³³⁸。トラム＝トレインは鉄道路線と並行して走る道路の混雑を緩和するために導入された³³⁹。

トラム＝トレインは、ミュルーズ中央駅とルツテルバッハ駅を結ぶトラムネットワークの3番線を走行し、そこから SNCF 鉄道路線を走行、それまでは SNCF の TER（地域鉄道）に乗らねば到達できなかったタン・サンジャック駅を終点とする。2017年時点でトラム＝トレインの1日あたりの乗客数は約5,500回と報告されている³⁴⁰。トラム＝トレインの運転手の75%は SNCF の従業員、25%は Soléa 社の従業員であるとされる³⁴¹。なお、トラム＝ト

³³⁸ ドイツではいくつかの都市で導入済、オランダでも2都市で導入済であるほか、多くの欧州都市がトラム＝トレインの導入を検討中であるとされる。

³³⁹ Ecoco2 (2010), “UNE PREMIÈRE LIGNE DE TRAM-TRAIN EN FRANCE”, Ecoco2 サイト <https://www.ecoco2.com/blog/une-premiere-ligne-de-tram-train-en-france/> 2021年10月28日閲覧。

³⁴⁰ MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION (2019)。

³⁴¹ Ecoco2 (2010)。

レインの車両は、SNCF の保守計画に基づき、SNCF の安全要件のもと、Soléa 社が保守を実施するという契約になっている³⁴²。

第2項 Soléa 社との契約

M2A は、バス、トラム及びトラム＝トレインの運営をミュルーズの官民合同出資会社 (SEML) ³⁴³である Soléa 社に委託している³⁴⁴。同社は Transdev 社が 88%の株主となり、M2A が 10%、その他の官民組織が残りの 2%を所有する³⁴⁵。フランスでは通常、SEML の株式の 50～85%は公的機関が所有することが法律で定められているが、Soléa 社は同地域における法律で特例的に民間企業による過半数以上の資本保有が認められている例外である³⁴⁶。

Soléa 社はもともと 2002 年にミュルーズ・南アルザス都市圏共同体 (CAMSA) の公共交通網を運営する官民合同出資会社 (SEML) として正式に設立され、当時は同地における旧 AOM であった SITRAM (Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Mulhousienne) が 58%の株を所有していた³⁴⁸。

2009 年に SITRAM は株主としての役割と AOM としての役割を明確に分離することを目的として³⁴⁹、Soléa 社の株式 48%を、既に当時 20%を所有していた Transdev 社に売却した。これにより Transdev 社は 68%もの株式を保有する大株主となった³⁵⁰。また、2009 年時点で Transdev 社の株主でもあった RATP は Soléa 社の株式を 20%保有していたが、2011 年にこの株式も Transdev 社に売却された³⁵¹。このような経緯を経て、現在では Transdev 社が 88%もの株式を保有する異質な官民合同出資会社となっている。

³⁴² MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION (2019)。

³⁴³ 第 2 編 第 3 章 フランス グルノーブル・メトロポール 第 2 節 広域連合における交通ネットワーク及び市場概観 第 1 項 グルノーブル・メトロポール 4) (参考) フランスの地方公営企業 (LPE) について 参照。

³⁴⁴ France 3 grand est (2020), “Transports en commun à Mulhouse: Soléa rempile pour six ans et nous promet le meilleur pour 2024”, France 3 grand est サイト <https://france3-regions.francetvinfo.fr/grand-est/haut-rhin/mulhouse/transport-commun-mulhouse-solea-rempile-six-ans-nous-promet-meilleur-2024-1569544.html> 2021 年 10 月 14 日閲覧。

³⁴⁵ Le periscope (2018), “SOLEA: LA RÉVISION DES 600.000”, Le periscope サイト <https://le-periscope.info/le-journal/solea-revision-600-000/> 2021 年 10 月 17 日閲覧。

³⁴⁶ Bus & Car Connexion (2020), “Transdev rachète Soléa, l'exploitant des transports urbains de Mulhouse”, Bus & Car Connexion サイト <https://www.busetcar.com/territoires/transdev-rachete-solea-l'exploitant-des-transport-urbains-de-mulhouse-621667.php> 2021 年 10 月 12 日閲覧。

³⁴⁷ 旧アルザス・ロレーヌ地方 (法的にはアルザス・モゼル地方) は、フランスの東部、ドイツと国境を接する地域であり、アルザス地方を構成するオー＝ラン県とバス＝ラン県の 2 つの県と、ロレーヌ地方の北東部に位置するモゼル県で構成される。アルザス・モゼル地方はフランスの一部であるにもかかわらず、独自の地方を制定し特定の問題に関し同地のみ適用される特定の慣習や法律を有する。これらの法律は主にアルザス・モゼル地方がドイツの一部であった 1871 年から 1919 年の間にフランスが自国の法律を策定した領域に多く存在し、歴史的経緯から現在でも同地に特有の法律が残っている。

Google Arts & Culture (n.d.), “Local law in Alsace-Moselle”, Google Arts & Culture サイト <https://idl-am.org/histoire-du-droit-local/> 2021 年 10 月 24 日閲覧。

³⁴⁸ Mon Mulhouse 3 (2018), “Mulhouse Transport en commun : le Sitram cède Soléa”, Mon Mulhouse 3 サイト <http://monmulhouse3.canalblog.com/archives/2008/12/14/11743370.html> 2021 年 10 月 17 日閲覧。

³⁴⁹ Union Civique des Contribuables Citoyens de Franche-Comté (U3C), “Le rapport de la CRDC Alsace”, U3C サイト http://u3c.free.fr/tram/download/rapport_crdc_alsace.pdf 2021 年 10 月 17 日閲覧。

³⁵⁰ Mon Mulhouse 3 (2018)。

³⁵¹ Transdev (n.d.b), “NOTRE HISTOIRE”, Transdev サイト <https://www.transdev.com/fr/https-www-transdev-com-fr-notre-histoire/> 2021 年 10 月 16 日閲覧。

表 4-4 Soléa 社の株主の変遷

株主	2009 年以前	2009 年以前	2021 年
SITRAM	58%	10%	NA
Transdev	20%	68%	88%
RATP	20%	20%	0%
M2A	NA	NA	10%
その他 ³⁵²	2%	2%	2%

出典 各種資料³⁵³³⁵⁴を基に作成

1) 現在の契約

直近の契約に対して行われた競争入札において、応札したのは Soléa 社のみであった³⁵⁵。現在の契約は 2019 年 1 月 1 日から 6 年間³⁵⁶となっており、同契約に基づき、M2A は Soléa に対し固定額（年間約 3,650 万ユーロ）を拠出し、運賃収入は全て M2A に帰する³⁵⁷。運賃カバー率は約 25%程度であるとされる³⁵⁸。Soléa 社は同契約により以下の一連のサービスを提供する³⁵⁹：

- ترام路線
- ترام＝トレイン路線
- 一般バス路線（通学用バスを含む）
- オンデマンド交通サービス
- モビリティ上の制約がある市民のための交通サービス（通称：Dombius（ドンビウス））。
- 観光客用シャトルバス
- パークアンドライド施設の運営
- MaaS アプリケーション「Compte Mobilité」の管理
- あらゆる種類のモビリティの促進
- ネットワークの開発、サービスの品質向上、さらにはマルチモーダルの開発や他のモビリティサービスとの連携など、M2A に関連する様々な事案に関する助言、技術支援の提供

同契約では、新しく導入されるバスはすべて天然ガスで運行されることなど Soléa 社が気候変動対策も講じることを求めている。また、2024 年末までに乗客を 6%増、収益を 7.8%

³⁵² 地元商工会議所等を含む官民組織。

³⁵³ Mon Mulhouse 3 (2018)。

³⁵⁴ Bus & Car Connexion (2020)。

³⁵⁵ 第 3 編 第 4 章 フランス ミュルーズ 第 2 節 Mulhouse Alsace Agglomération : M2A 第 2 項 公共サービス契約 1) 入札 参照。

³⁵⁶ France 3 grand est (2020)。

³⁵⁷ 第 3 編 第 4 章 フランス ミュルーズ 第 2 節 Mulhouse Alsace Agglomération : M2A 第 2 項 公共サービス契約 2) 財政 参照。

³⁵⁸ L'Alsace (2018), “Transports en commun : Soléa rempile jusqu'en 2024”, L'Alsace サイト

<https://www.lalsace.fr/haut-rhin/2018/11/06/transports-en-commun-solea-rempile-jusqu-en-2024> 2021 年 10 月 21 日閲覧。

³⁵⁹ TC-Alsace.eu (2021)。

増にするなど一定の目標を達成することも定められている³⁶⁰³⁶¹。

2) (参考) 過去の契約 (2011年～2018年)

前回の契約期間は2011年から2018年で、これも Soléa 社が入札で落札した³⁶²。同社が商業サービスから得た売上は以下の通りである。

表 4-5 Soléa 社の商業サービスの売上

収入源	売上
通常の運賃	€4,622,000
通学用パス	€2,904,000
通学以外のパス	€2,920,000
合計	€10,445,000

出典 M2A³⁶³

同契約では以下の8つの品質基準が四半期ごとに評価されるボーナス制度が組み込まれていた³⁶⁴。

1. 車内での顧客への情報提供
2. 顧客サービス (接客態度、クレーム処理など)
3. サービスの定期性 (時間厳守)
4. 設備・車両の稼働率
5. 機器および車両の状態と清潔さ
6. セキュリティと不正行為防止
7. 顧客満足度
8. 認証プロセスにおけるコミットメント

第3節 SUMP における目標

M2A が発表した最後の PDU は 2005 年から 2010 年のものである。M2A によると、上述のように新しいコミュニケーションが継続的に統合されているため、新しい PDU の作成は保留とされてきた。しかし、M2A は現在「広域統合計画 (Schéma de Cohérence Territoriale - ScoT³⁶⁵)」の改訂を行っているところである。すべての PDU は SCoT で定められたガイドラインに適合しなければならないことから、SCoT が完成した後新しい PDU の策定を進

³⁶⁰ これらがボーナスやペナルティの対象となるかについては情報が無い。

³⁶¹ L'Alsace (2018)。

³⁶² Bus & Car Connexion (2020a), "Transdev renouvelé pour l'exploitation du réseau de Mulhouse", Bus & Car Connexion サイト <https://www.busetcar.com/territoires/transdev-renouvele-pour-l'exploitation-du-reseau-de-mulhouse-621979.php> 2021年10月25日閲覧。

³⁶³ MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION (2019)。

³⁶⁴ MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION (2019)。

³⁶⁵ 広域統合計画は持続可能な計画・開発プロジェクトの枠組みの中で大規模な都市部の観点から戦略的な共同体間計画を設計・実施するためのツールであるとされる。SCoT は様々なセクターの政策 (交通を含む) の参照フレームワークとして機能することを意図している。

めることが想定される³⁶⁶367。

2005-2010年度のPDUは以下の8つの目標を掲げた上で策定された³⁶⁸。

目標：

1. 公共交通機関の整備
2. 自動車交通の制御
3. 住民や経済活動のための駐車場の促進
4. 歩行・自転車利用の促進
5. 移動に制約がある市民のための道路や公共交通機関へのアクセス向上
6. 安全性強化
7. 交通による健康への悪影響の軽減
8. 交通と都市開発政策の整合

第4節 新しいモビリティと道路空間活用：MaaS

ミュルーズは、2018年9月にフランスで初めてMaaSアプリ（Compte Mobilité）を導入した。1つのユーザーアカウントにリンクされたモバイルアプリケーションと決済カードにより域内のさまざまな交通手段を利用することができるようになった。同アプリから、Soléa社のバスやトラムの利用、セルフサービスのシェアサイクル（VéloCité）及びレンタカーの利用、さらにはミュルーズ市の駐車場へのアクセスが可能になっている。支払いは実際の利用量に応じて行われ毎月末に請求書が発行される³⁶⁹。2019年9月現在、利用者は約3000人と報告されている³⁷⁰。

第5節 ミュルーズ市街地都市再生プログラム（2006～2013年）

第1項 はじめに

2000年代初頭、ミュルーズは高所得者の郊外移住により市内の人口が減少すると共に貧困率・若者の失業率の上昇といった問題があいまって、商業施設には何百もの空き店舗が溢れるさびれた町で、「ヨーロッパの衰退する商店街の象徴」とされた³⁷¹。しかし、2006年

³⁶⁶ エコロジー移行省（2021c），“Le SCoT : un projet stratégique partagé pour l'aménagement d'un territoire”，エコロジー移行省サイト <https://www.ecologie.gouv.fr/scot-projet-strategique-partage-lamenagement-dun-territoire> 2021年10月14日閲覧

³⁶⁷ MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION (n.d.c.)，“ORGANISATION DES TRANSPORTS DE PERSONNES, DE MARCHANDISES, DE CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT”，MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION サイト <https://www.mulhouse-alsace.fr/mobilites/plan-mobilite/> 2021年10月12日閲覧。

³⁶⁸ Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne (AURM) (2010)，“Bilan 2005 – 2010 du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération mulhousienne”，L'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) サイト https://www.apur.org/sites/default/files/documents/MULHOUSE_bilan_PDU_2010.pdf 2021年10月12日閲覧。

³⁶⁹ Transdev (n.d.a.)。

³⁷⁰ AURM (2020)，“Panorama des mobilités m2A et Sud Alsace : quelles évolutions 2000-2019 ?”，AURM サイト <https://www.aurm.org/uploads/media/5e676a24925fa.pdf> 2021年10月10日閲覧。

³⁷¹ The Guardian (2019)，“From bleak to bustling: how one French town solved its high street crisis”，The Guardian サイト <https://www.theguardian.com/cities/2019/may/20/from-bleak-to-bustling-how-one-french-town-beat-the-high-street-blues-mulhouse> 2021年10月1日閲覧。

から 2013 年にかけて³⁷²行われた都市再生プログラムにより、ミュルーズは商店街の閉鎖という全国的な傾向に反して、都市中心部の再生の成功例として知られるようになった。過去 20 年の間に、中心街には何百もの商店等が開店し、ミュルーズは現在、新しい商業の活力を持つ他都市の手本となる都市へと躍進しており、空き店舗率は 40%改善した³⁷³374。

第2項 モビリティ

都市再生プログラムの交通面では（自家用車を含む）あらゆる交通手段による都市へのアクセスを向上させることを基本方針とした。2006 年には市内のトラムネットワークの最初の 2 路線が開通し、2007 年には国内の高速鉄道網（TGV）に接続され、同年にはシェアサイクルの仕組み（VéloCité）も導入された。また、シャトルバスを導入したり、駐車場料金を減額したりするなどの策を講じた³⁷⁵376377。

第3項 不動産

衰退する都市部を敬遠した高所得者は急速に郊外に移住してしまったため、当時、市内の住民は非常に貧しく、空き家や荒れた家が放置されていた。そこでミュルーズ市は、住宅構成のバランスを見直し、市政府は手厚い補助金を出して、古い建物を取り壊したり、新しい建物を建てたりすることを奨励した。また、これにあわせて公共施設の新設や更新、警備や地域の取り締まりも強化した³⁷⁸379。

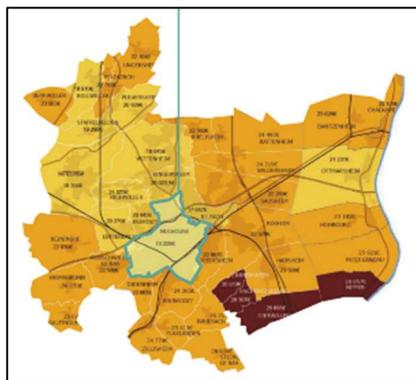


図 4-6 ミュルーズの所得格差

出典 Interreg Europe³⁸⁰

³⁷² MAIRIE DE MULHOUSE (n.d.), “PROGRAMME DE RÉNOVATION URBAINE”, MAIRIE DE MULHOUSE サイト <https://www.mulhouse.fr/ma-ville/urbanisme-et-habitat/programme-de-renovation-urbaine/> 2021 年 10 月 12 日閲覧。

³⁷³ Interreg Europe (n.d.), “Two decades of urban renewal the rebirth of Mulhouse part 2”, Interreg Europe サイト https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/plp_uploads/events/Brussels_Urban_mobility/1_Two_decades_of_urban_renewal_the_rebirth_of_Mulhouse_-_part2.pdf 2021 年 10 月 21 日閲覧。

³⁷⁴ The Guardian (2019)。

³⁷⁵ The Guardian (2019)。

³⁷⁶ Interreg Europe (n.d.)。

³⁷⁷ Interreg Europe (n.d.a), “Two decades of urban renewal the rebirth of Mulhouse part 1”, Interreg Europe サイト https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/plp_uploads/events/Brussels_Urban_mobility/1_Two_decades_of_urban_renewal_the_rebirth_of_Mulhouse_-_part1.pdf 2021 年 10 月 22 日閲覧。

³⁷⁸ Interreg Europe (n.d.a)。

³⁷⁹ Interreg Europe (n.d.)。

³⁸⁰ Interreg Europe (n.d.a)（凡例の記載はないが色が薄いほど所得が低いことを示していると考えられる）。

一方で、ミュルーズの地理的条件が、同地の商業活発化に役割を果たした点も特筆される。街自体は貧しかったが、近隣のスイスやドイツの周辺地域には、フランスの平均をはるかに上回る所得を持つ越境労働者がいた。そのため、他にはないユニークな商店を提供することでこれらの越境労働者による購買活動をミュルーズに呼び込むことができた³⁸¹。

第4項 公共スペース

街の公共スペースを魅力的なものにすることも重要であるとされ、歩道を広げ、何十ものベンチを設置したほか、植樹やメンテナンス、緑地化などに多額の予算を投じた。このような取り組みには、地元の協会やコミュニティグループ、住民委員会が果たした役割も大きいとされる。また、独立系企業やフランチャイズが商店街に進出する際にはこれを支援するスタッフとしてタウンセンターマネージャーが任命された³⁸²。



図 4-7 古い建造物の破壊

出典 Interreg Europe³⁸³

第5項 成功要因

このようなミュルーズの都市再生の背景には以下のような成功要因が指摘されている³⁸⁴。

- 経済、モビリティ、都市で提供されるアメニティに関して同時に改革を進める多面的なアプローチ
- 強力な政治的支援と未来へのビジョンの共有
- 各領域のステークホルダーがそれぞれの能力を発揮しつつ同じ空間で同じプロジェクト

³⁸¹ The Guardian (2019)。

³⁸² The Guardian (2019)。

³⁸³ Interreg Europe (n.d.)。

³⁸⁴ Interreg Europe (n.d.)。

トに取り組む横断的な体制

- 十分な予算確保
- 着実な実装を目指したスケジュール設定

第6項 今後の計画

地域経済や都市のイメージは改善されたものの、まだ課題は多い。富の分配は依然として不均衡であり、失業率も高く、空き家率も高い³⁸⁵。このような状況を改善することを目的に、2020年、ミュルーズは新たな都市再生プログラムを設立し、同地域で2億5600万ユーロを投資することを発表した。フランス政府と複数の地元パートナーが資金面で援助することになっており³⁸⁶、最大の出資者は国家都市再生機構（Agence Nationale pour la rénovation Urbaine : ANRU）（9,440万ユーロ）とミュルーズ市政府（6,190万ユーロ）である³⁸⁷。

第6節 フランス ミュルーズ インタビュー結果

第1項 Soléa

要点

- Soléa（ソレア）は、AOMであるミュルーズ・アルザス・アグロメレーション（M2A）との契約に基づき同地域の公共交通ネットワークを運営する。Soléaとの契約にはMaaSアプリ「Compte Mobilité」の管理、マーケティング及び会計処理も含まれるが、アプリの技術開発についてはM2Aが担当企業と直接契約を結んでいる。
- Compte Mobilitéの技術開発企業が2022年に現行のCitywayからMonkey Factoryに変更されることに伴い、アプリの刷新及び新機能の統合が予定されている。
- ミュルーズでは自家用車の利用が安価で一般的になっているため、他の交通モードと組み合わせた移動を促進するために、駐車場に関する機能がMaaSアプリの重要な要素となっている。
- 路線やモビリティ計画に関する最終決定を行うのはM2Aであり、Soléaは提案や助言を提供している。

ヒアリング先

Morgane Krammer 氏 : Innovation & Marketing Project Manager

1) M2A と Soléa の契約

a) 概要

Soléa は、ミュルーズの AOM としての権限を持つミュルーズ・アルザス・アグロメレー

³⁸⁵ Interreg Europe (n.d.).

³⁸⁶ MAIRIE DE MULHOUSE (n.d.).

³⁸⁷ Vortre Mulhouse (2020), “Un Nouveau programme de renouvellement urbain pour réinventer Mulhouse”, Vortre Mulhouse サイト <https://www.mplusinfo.fr/un-nouveau-programme-de-renouvellement-urbain-pour-reinventer-mulhouse-mulhouse/> 2021年10月18日閲覧。

ション (M2A) との公共サービス委任契約に基づき、公共交通ネットワークを運営する企業である。同契約は、同地域の全ての公共交通サービス及び MaaS アプリの管理を対象としている。

Soléa の企業形態は、Transdev が 88% 出資する例外的な官民合同出資会社 (SEML)³⁸⁸ となっている。M2A は Soléa の株式を 10% 保有しており、残りの 2% は他の公共及び民間企業が保有している。Soléa の資金の大半は同契約によるもので、これらに加えて運賃収入と Transdev からの拠出が同社の運営資金源となっている。

M2A と Soléa の現在の契約には、ペナルティ (ボーナスなし) が規定されているが、M2A 側でペナルティを体系的に適用するための適切な情報が不足していることが多い。Soléa が罰則を受ける可能性がある項目としては、公共交通機関の遅延や運休、不正行為などがある。

新しいサービスがネットワークに統合される場合には、M2A と Soléa の間の契約を再交渉するか、M2A が新しいサービスを提供する事業者と直接契約するかの 2 つの選択肢がある。また、後述するように、MaaS アプリの開発に関して M2A は担当するデジタル企業と直接契約を行っている。

b) 路線及び運行頻度

公共交通ネットワークに関する最終決定は、すべて M2A が行うが、Soléa は新しい路線や運行頻度など、必要に応じてネットワーク更新を提案することができる。M2A が一定のサービス基準 (例: 最低 30 分に 1 本) の設定を義務付ける国や地方自治体の法律はなく、M2A は、予算の範囲内で適切と考えられるサービス水準を設定する。

2) 割引運賃

M2A における公共交通の乗車券は、大きく分けて 4 つのカテゴリーがある。

- 26 歳～64 歳向け普通乗車券
- 26 歳未満向け割引券
- 高齢者 (65 歳以上) 向けシニア割引券
- 特別割引券 (Joker tickets) (所得などにに基づき資格はコミューンが定める)

M2A の中でも、ミュルーズ・コミューンでは、18 歳未満の年間乗車券の 60% を負担しており、さらに 65 歳以上の公共交通機関を無料化している (2021 年 1 月以降)。これらの割引運賃のための費用は、コミューンから M2A に直接支払われる。その他の割引運賃 (シニア割引券) の提供は、Soléa と M2A の基本契約に含まれているため、これを補填するための M2A からの追加の資金拠出は受けていない。M2A の他のコミューンでも、ミュルーズのような運賃の引き下げを検討している。これらの決定は、地元の政治家により行われる。

また、フランスでは法律により、雇用主は従業員の通勤費の 50% 以上を負担することが義務付けられており、100% 負担する企業もある。

3) モビリティ計画

³⁸⁸ フランスでは通常、SEML の株式の 50-85% は公的機関が所有することが法律で定められているが、Soléa は同地域における法律で、特例的に民間企業による過半数以上の資本保有が認められている例外である (第 2 節 交通ネットワーク及び市場概観 第 2 項 Soléa 社との契約 参照)。

地域交通計画（PDU）の策定は、M2A が担当しており、Soléa は調査や助言という形で協力している。2021 年に M2A は、モビリティの課題に対する解決策を議論し、Soléa を含む地元の関係者が果たし得る役割を理解することを目的に、地元コミュニティの関係者とモビリティワークショップを立ち上げた。同プロジェクトに基づき、次の PDU が策定される予定である。また、モビリティ計画策定にあたっては、従来の公共交通だけでなく、新しいモビリティを含めて考えている。

4) DRT サービス

Soléa では、「Filea」と呼ばれる DRT ミニバスサービスを提供している。ドア・ツー・ドアのサービスではなく、例えば午前 9 時～11 時など、十分なバス乗客数がなく、運行にコストがかかりすぎ効率でない時間帯などに、予約制で交通機関の駅と駅間の移手段として利用できるように提供している。

5) 新しいモビリティと道路空間活用

a) MaaS

① 概要

ミュルーズでは、運転車一人のみによる自家用車の運転から、より環境に優しい交通手段への移行をいかに促進するかが課題となっている。従来はモード間の統合が不十分であったため、公共交通機関が利用しづらく、相対的に車の魅力が高まっていた。また、市街中心部の駐車場が非常に安価なことも、自家用車利用を後押ししている。

M2A はこの課題を解決するために、5 年ほど前、MaaS アプリを開発することを定め、「Compte Mobilité」が開発された。ミュルーズでは自家用車の運転が依然として魅力的であるため、自家用車利用者にとって重要なサービス（つまり、駐車場）を盛り込み、代替手段の価値を示すことが戦略の要点となっている。将来的には、ひとつのパッケージとして、たとえば市街の周縁部に駐車して、トラムで街の中心部まで移動できるようになる可能性もある。

同 MaaS ソリューション（Compte Mobilité）は、M2A が立ち上げたプロジェクトに、M2A、Soléa、Transdev、Cityway³⁸⁹（Transdev のデジタル部門、アプリの技術開発を担当）から 1 人ずつ、計 4 人のプロジェクトマネージャーが参加し、モビリティ事業者など全てのパートナーと協力しながら計画を進めてきた。技術サービスプロバイダーとは M2A が直接契約することとし、現在の技術サービス契約は M2A と Cityway の間で結ばれている。2022 年以降、M2A は新たに技術開発会社である Monkey Factory と契約する予定である。

Soléa は、営業、マーケティング、会計など、アプリの技術開発を除く全ての側面を担当する。例えば、Soléa は、顧客からの問い合わせを管理するコールセンターを持ち、大学生に対するアプリの紹介など、特定のグループに対するプロモーションイベントを開催している。しかし、アプリはまだ実験段階にあるため、マーケティング活動は限定的に行われている。ソリューションが安定し、加入者数の急速な拡大を目指す際にはプロモーション活動を活性化させることを考えている。

M2A は、同アプリから収益を得ることは意図しておらず、EC やフランスのエコロジー転換省などからの資金援助も受けつつ開発資金を提供している。アプリの使用は無料であり、

³⁸⁹ Cityway (n.d.), “About”, Cityway サイト <https://cityway.io/about/> 2021 年 12 月 20 日閲覧。

ユーザーから得た収入は個々のサービス事業者に帰する。

② 機能

Compte Mobilité アプリには、駐車場（駐車場施設のみ、路上スペースは含まない）、公共交通機関、自転車シェアリング（ステーション型³⁹⁰のみ）、カーシェアリング、自転車の長期レンタル（最長1年間）が含まれる。これらサービスの運営主体は官民混在であり、民間事業としては、自転車シェアリングスキームを所有するフランスの大手広告代理店 JCDecaux³⁹¹や、フランスの駐車場事業大手で、一部自転車シェアリングサービスも展開する Indigo³⁹²がある。Citiz³⁹³はカーシェアリングサービスを展開する半官半民の団体である。同プロジェクトの重要な要素は自治体当局が中心となって関係者間の信頼関係を築き、MaaS アプリの立ち上げという共通の目標に取り組むという点であったが、特に民間企業はそれぞれの優先事項が異なるため、困難が伴った。

サービス利用は基本的に月額課金制で、ユーザーは月末に課金される。公共交通機関では、利用料金を1回ごとに支払う従量課金モデル（1回につき1.20ユーロ）と、使い放題の月額乗車券（通常のSoléaの公共交通機関の月額乗車券と同額）の2つの支払い方法をユーザーが選べる。利用履歴は常にアプリ内で確認できるため、月末に課金額がまとめて知らされ驚くようなことはない。

MaaS アプリの利用によるメリットとしては、以下がある。

- 既に様々な交通モードを利用している人々にとっては、サービスの統合により利便性が増す。
- 同地域の公共交通機関では、同アプリ経由でのみ電子乗車券が利用できる。
- アプリ利用により節約が可能となる。公共交通乗車券の価格は、同アプリ内では1回1.20ユーロ、他チャンネルでは1.40ユーロとなっている。また、カーシェアリングサービスにも通常料金に対して若干の割引が適用される。
- 自転車シェアリングは通常、年会費の支払いが必要だが、アプリから利用登録した場合は、利用した月のみ、月会費が課される。

③ ユーザー層

Compte Mobilité アプリのアーリーアダプター（先駆者的利用者）は、以下の種類がみられた。

- 複数の公共交通機関を利用するため、トリップや支払いをまとめると便利な人々
- 公共交通機関、または自転車シェアリングなど、1つのサービスのヘビーユーザーであり、デジタルの方法によりこれらのサービスを利用したい人々
- アプリ利用により交通費の節約が可能となる人々

³⁹⁰専用駐輪ステーションがあり、貸出及び返却できる地点が決まっている。どこでも乗り捨て可能ではない。

³⁹¹ JCDecaux (n.d.), “À propos”, JCDecaux サイト <https://www.icdecaux.com/fr/a-propos> 2021年12月20日閲覧。

³⁹² Indigo (n.d.), “Le Groupe”, GROUP Indigo サイト <https://www.group-indigo.com/fr/le-groupe/> 2021年12月20日閲覧。

³⁹³ マルセイユ、リヨン、グルノーブル、ストラスブールの住民グループにより設立された協同組合で、Citiz ネットワークはフランスの150の町や都市で利用できるカーシェアリングのネットワークである。各地域では公営企業や非営利の協同組合によって運営される。

Citiz (n.d.), “Qui sommes-nous?” Réseau Citiz サイト <https://citiz.coop/qui-sommes-nous> 2021年12月20日閲覧。

- JCDecaux の自転車シェアリングの利用者（2年前、同社は独自の自転車シェアリング用アプリを導入しないことを決定し、同地域でのサービス利用者全てを Compte Mobilité アプリに統合した）
- デジタルサービスを使いこなす若者層（20～36歳がアプリ利用者の46%を占める）

アプリの加入者数は累計で1万人超、うち約3,000人が毎月アプリを利用している。現在、最も人気のあるサービスは、公共交通機関と自転車のシェアリングである。加入は18歳未満を除き誰でも可能である。18歳未満は、クレジットカードの不正利用から若者を守るための国内法のため、現在同アプリを利用できないが、2022年から18歳未満でも利用できるようにアプリが変更される予定である。

これまで効果的な広報活動を行っていなかったこともあり、加入者数はまだ限られている。また、同地域では経済格差が大きく、他の都市部に比べてスマートフォンやクレジットカードを含む技術利用の普及率が低くなっている可能性がある。

④ 新しい技術開発企業との契約と新機能

2022年からは、技術開発企業が現行の Cityway から Monkey Factory³⁹⁴へと変更される予定である。これに伴いアプリ刷新が行われ、現行版とは全く異なる外観となる見込みである。また、アプリへの統合が予定されているサービス、機能としては以下がある。

- 年会費制のオプション
- 購入した乗車券を他人に譲渡する機能（例：親が子供に乗車券を譲渡することが可能になる）
- クレジットカード以外の手法でアカウントにチャージする機能³⁹⁵
- 路上駐車サービス（Flowbird³⁹⁶、PayByPhone³⁹⁷、EasyPark³⁹⁸の3社による提供）
- 地域鉄道の乗車券
- カープーリング及びタクシー（2023年から）

6) 革新的プロジェクト

ミュルーズを含むフランス各地の都市で、Transdev が「Lemon」³⁹⁹プロジェクトを開始

³⁹⁴ フランス・オーヴェルニュのモビリティ向けデジタルソリューション開発スタートアップ。

Monkey Factory (n.d.), “Monkey Factory”, MaaSify サイト <https://www.maasify.io/a-propos/monkey-factory/> 2021年12月20日閲覧。

³⁹⁵ 詳細については言及なし。

³⁹⁶ フランス・パリを拠点とし、地方自治体当局向けに都市モビリティ測定、監視、管理のためのソフトウェアプラットフォームを提供する。

Flowbird (n.d.), “About Us”, Flowbird サイト <https://www.flowbird.group/about-us/> 2021年12月20日閲覧。

³⁹⁷ カナダ・バンクーバーで創立された駐車向けモバイル決済大手。2016年に Volkswagen Financial Services に買収された。

PayByPhone (2016), “Volkswagen Financial Services AG Acquires PayByPhone”, PayByPhone サイト <https://www.paybyphone.com/news/volkswagen-financial-services-ag-acquires-paybyphone> 2021年12月20日閲覧。

³⁹⁸ スウェーデン・ストックホルムを拠点とし、欧米、豪州でデジタル駐車サービスを提供する。

EasyPark (n.d.), “Our story”, EasyPark サイト <https://www.easyparkgroup.com/our-story/> 2021年12月20日閲覧。

³⁹⁹ Transdev (n.d.d), “Open Innovation”, Transdev サイト <https://www.transdev.com/fr/innovations/innovation-partagee/> 2021年12月20日閲覧。

している（ミュルーズでは 2022 年実施予定）。事業者側が新しいモビリティの課題を知り、新しいソリューションを試行することを奨励するイノベーションの取組である。この取組みにおいては、Soléa に「失敗する権利」が与えられている。従来、Soléa と M2A との契約においては、常に適切なソリューションを実現させなければならないという圧力が存在しており、この慣習から脱している点が同プロジェクトの特徴である。

同プロジェクトのもと、Soléa はモビリティハブを含むソリューションを検討する予定である。現在、複数の交通手段が利用可能な乗換地点はあるが、モビリティハブとしての位置付けやマーケティングは行われてこなかった。また、ラストワンマイル輸送にも注目している。

7) コロナ禍の影響

新型コロナが流行し始めた 2020 年 3 月、Soléa はバス運転手と乗客の物理的接触を制限するため、紙のバス乗車券の販売を停止した。この措置は現在も継続されており、乗客は事前に **Compte Mobilité** アプリや一部の店舗、ショートメッセージサービス（SMS）で乗車券を購入する必要がある。M2A は現状のシステムで不正行為が増加することや、乗客及び運賃収入の減少を懸念し、紙のバス乗車券の販売を再開したいと考えているが、運転手は安全上の理由から反対している。コロナ禍そのものの影響による乗客の減少に加え、懸案となっている。

第2項 Mulhouse Alsace Agglomération : M2A

要点

- AOM であるミュルーズ・アルザス・アグロメレーション（M2A）と公共交通の運営企業である Soléa（ソレア）社との契約に基づき、運賃収入は M2A に帰する。年間運賃収入が契約で定められた見込額を上回った場合または下回った場合のリスクと報酬は、両者が分担する。
- ミュルーズ以外のコミューンでは、通学専用バスが提供されることがあるが、ミュルーズでは通学に通常の路線バスが用られる。このため、ミュルーズにおける学生向け年間乗車券の割引は多くの世帯にとって重要である。
- ミュルーズ・コミューンでは、高齢者向け公共交通機関無料化のため、M2A に資金を拠出している。この取り決めは現在、1年単位で結ばれている。
- 2019年モビリティ新法（LOM）は AOM によるカープーリング（相乗り）への補助金の提供を許可しており、M2A は 2021 年 11 年から事業者と共に実験を行っている。
- MaaS アプリ「Compte Mobilité」による鉄道とバスの発券システム統合を目指し、鉄道当局と協議を行っている。

ヒアリング先

Christophe Wolf 氏： Director of Mobility and Transport

Laura Brun 氏： Head of Rolling Stock, Infrastructure and Systems

1) M2A の概要

ミュルーズの AOM としての権限を持つミュルーズ・アルザス・アグロメレーション (M2A) は、39 人の市長を含む 103 人の議員で構成される委員会を設置している。15 人の副委員長は、交通・モビリティなど特定の分野を担当している。

2) 公共サービス契約⁴⁰⁰

a) 入札

現在、ミュルーズの公共交通機関は、2019 年 1 月から 6 年間の公共サービス委任契約に基づき、Soléa が運営している。前回の契約 (2011 年から 2018 年) も Soléa が獲得している。

現行の契約に対して行われた競争入札において、応札したのは Soléa のみであった。競合候補として Keolis とスペインの Marfina が存在したが、Keolis は M2A の Soléa の関係が強すぎると考え、応札を辞退した。提案の作成には費用がかかる上、Soléa が勝つ見込みの大きい契約に対し、応札する意義がないと考えたものと思われる。M2A としては、入札の質を向上させるため、より競争が進むことが望ましいと考えている。

b) 財政

上述の契約は、M2A が Soléa に対し固定額を拠出し、運賃収入は全て M2A に帰するモデルとなっている。契約において両者は、運賃収入の見込額 (例えば 1,000 万ユーロ) に合意し、実際の運賃収入額がこれを下回った場合、所定の閾値までは Soléa が赤字の 100% を負担し、超過分は M2A と Soléa が半分ずつ分担する。実際の運賃収入が見込額を上回った場合、所定の閾値 (例えば 30 万ユーロ) までは Soléa が追加収入の全てを受け取り、超過分は M2A と Soléa が半分ずつ分け合う。これにより、Soléa がある程度の商業リスクを負うことになる。また、定時性など様々なサービス品質指標に対するペナルティ制度もある。

年間運賃収入は約 1,100 万ユーロで、公共交通機関の運営費用の約 25% をカバーする。残りの 25% は地方税、50% は交通税 (Versement Mobilité) で賄われる。

なお、EC 規則 1370/2007 や EU 規則 2338/2016 が契約または入札プロセスに与える具体的な影響についてのコメントは得られなかった。フランスのモデルに関しては、委託先が費用及び収入に関してリスクを負うものであり、EU の規則に含まれているとのことである。

c) ネットワーク設計と運行頻度

公共交通の運行頻度やネットワークの密度について、最低水準を定める法律はない。M2A は乗客数に基づいて路線を決定し、より多くのコミューンを接続するために短距離の路線延長を実施することもある。10 年に 1 回程度、交通量の調査やシミュレーションを行いネットワークの設計を見直している。

Wolf 氏によれば、M2A の公共交通機関に対するサービス品質要求は欧州規格 EN13826 の影響を受けてはいるが、M2A にとっての優先事項ではないという。

3) 割引運賃

ミュルーズ以外のコミューン (M2A における都市部以外の地域) では、特定の通学バス

⁴⁰⁰ 第 2 節 交通ネットワーク及び市場概観 第 2 項 Soléa 社との契約 参照。

路線が設けられていることがあるが、ミュルーズは通学に通常の路線バスが用いられている。したがって、学生向けの運賃割引は多くの世帯にとって重要であり、選挙の際にも有利になる政策事項である。他のコミューンは M2A に対し通学交通用に補償を行っておらず、ミュルーズのみが 18 歳未満の年間乗車券の 60%を負担しており、他のいくつかのコミューンもこのような措置を検討している。また、ミュルーズは 65 歳以上を対象として公共交通機関の利用料金を全額負担している。

ミュルーズは、M2A との取り決めに基づき上記の割引運賃提供のための補償を行っている。若者向けの割引に関しては、通学など移動パターンが予測可能であるため、M2A への適切な補償額が容易に計算できる。しかし、高齢者の移動パターンには大きなばらつきがあり、高齢者割引に対する補償については計算がより複雑で決定的な合意がなく、1 年毎に取り決めを行っている。また、若者の場合は割引がなくとも年間乗車券を購入すると考えられる（補助の有無が公共交通の利用に影響しない）が、高齢者の場合は、運賃補助が公共交通の利用にどのように影響するかを考える必要がある。

4) モビリティ計画

M2A が発表した最後の PDU は古くなっている（2005～2010 年）ため、現在新しい PDU の策定に向け、地元政治家と今後の投資優先事項について議論を行っている。特に、自転車インフラをより迅速に設置することと、トラム路線の開発に対する要望が大きい。

過去の PDU は「理論的 (theoretical)」で、実際には実現するリソースがないようなビジョンが含まれていた。新しい PDU では、実行可能な具体的なアクションのみを明記することを目指している。また、トラム路線など大きなプロジェクトの計画には市民協議が義務付けられており、例えば現在、空港⁴⁰¹への鉄道路線開設について市民協議が行われている。新しい PDU を策定する際にも、市民協議が必要となる。

5) 新しいモビリティと道路空間活用

a) カープーリング（相乗り）ソリューション「Klaxit」

2021 年 11 月から、M2A はカープーリング（相乗り、仏語で *covoiturage*）ソリューションを提供するフランスの Klaxit 社と実験を行っている。フランス及び欧州では、長距離の移動ではカープーリングが増加しているが、最近、日常の短距離移動を対象としたモデルがフランスで登場している。利用者にとって経済的に理に適わなければソリューションとして成立しないため、運転車には相乗りにより発生する追加の燃料費以上の報酬が支払われ、同乗者には自家用車を使用した場合よりも相乗りの方が安く済む必要がある。そこで、運転手が受け取る報酬（10～12km につき約 2 ユーロ）と、相乗り客が支払う金額（約 1 ユーロ）の差額を、AOM が補填する（2019 年に成立したモビリティ新法 (loi d'orientation des mobilités : LOM)⁴⁰²で、フランスの AOM が一定の条件の下、カープーリングを行う運転手に補助金を支払うことが許可された）。Klaxit は、M2A とサービス提供契約を結び、これによって収益を上げる。したがって、Klaxit のビジネスモデルは B2G（企業対政府）で

⁴⁰¹ ミュルーズとスイス・バーゼルの間に位置する EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg には現在、鉄道で直接アクセスできない。

⁴⁰² 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 3 項 地域交通事業に関する法規制 2) モビリティ新法 (LOM) 参照。

ある。

なお、2022年3月1日に発効する新しい法令⁴⁰³により、乗用車などの広告に、公共交通機関やカープーリングを含む持続可能なモビリティの利用を促進するためのメッセージを含めることが義務付けられている。

b) MaaS アプリ「Compte Mobilité」

M2A は、MaaS アプリ「Compte Mobilité」の技術開発プロバイダーを、2022年に Transdev の一部門である Cityway から Monkey Factory へと変更することにした⁴⁰⁴。同社を採用した理由は、ユーザーのニーズをソリューションの中心に据えることができ、また、デジタル専門企業であるという点を評価したためである。デジタル専門ではない Cityway には、MaaS プロジェクトに必要な敏捷性が備わっていなかった。また、MaaS の成功には、技術面での開発だけでなく、全てのサービス事業者と良好な関係を構築することが重要である。

c) モビリティハブ

M2A では鉄道駅がモビリティハブとして機能しており、今後さらなる鉄道とバスの連結や駐車場の統合を考えている。また、MaaS アプリ「Compte Mobilité」による発券システムの統合（現在は鉄道とバスで別の乗車券が必要である）を目指し、同地域の鉄道を管轄するグランテスト（Grand Est）州当局との協議も行われている。

d) バイオガス燃料の導入

気候変動への対応において市民への模範となることは政治的にも重要であり、M2A はディーゼルバスをバイオガス車両に切り換えることを決定した。バス車両に供給するためのバイオメタンガスを廃水から生成する設備も開設している⁴⁰⁵。

⁴⁰³ Légifrance (2021d), “Décret n° 2021-1841 du 28 décembre 2021 relatif à la promotion des mobilités actives, ou partagées, ou des transports en commun dans les messages publicitaires en faveur de véhicules terrestres à moteur”, Légifrance サイト <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000044590056> 2022年1月7日閲覧。

⁴⁰⁴ 第3編 第4章 フランス ミュルーズ 第1節 Soléa 第5項 新しいモビリティと道路空間活用 1) MaaS 参照。

⁴⁰⁵ SUEZ (2021), “Mulhouse region's SIVOM and SUEZ inaugurate a methanization unit in Sausheim to recover 100% sewage sludge into green gas”, SUEZ サイト <https://www.suez.com/en/news/press-releases/mulhouse-region-s-sivom-and-suez-inaugurate-a-methanization-unit-in-sausheim-to-recover-100-sewage-sludge-into-green-gas> 2022年1月7日閲覧。

第5章 英国 グレーター・マンチェスター

グレーター・マンチェスターは、約 280 万人（2020 年 6 月時点）⁴⁰⁶の人口を有し、英国最大の都市圏のひとつである。単一の地域行政機関であるグレーター・マンチェスター合同行政機構（Greater Manchester Combined Authority : GMCA）と、その交通部門である Transport for Greater Manchester (TfGM) が、主に路線バスと英国最大のトラムネットワークである Metrolink からなる同地域の公共交通機関を管轄している。

バス市場は規制緩和されており、支配的な大手民間企業数社を中心に合計で 35 社超の事業者が商業ベースで提供し、バスネットワークの約 15%は、TfGM との契約による公共輸送（補助付きバスサービス（後述））である。しかし規制緩和されたシステムに伴い不十分なサービス提供、料金の高額化などの問題があることから、グレーター・マンチェスターでは 2023 年からフランチャイズ・モデルへの移行が予定されている。この移行により、マンチェスターの公共交通ネットワークは、現在イングランドで唯一の規制市場であるロンドンと同様となるため、国内の他地域にとって参考になる先進例として注目されている。

同地域はまた、域内の人口増加と経済発展を促進しつつ、持続可能でアクティブ⁴⁰⁷なモードを促進することを目指した「グレーター・マンチェスター交通戦略 2040（Greater Manchester Transport Strategy 2040）」により、第 7 回（2018 年度）の EU SUMP 賞を受賞している。

第1節 合同行政機構（GMCA）と交通当局（TfGM）

第1項 グレーター・マンチェスターの行政制度

イングランドの地方行政制度において、ロンドン以外の大部分の地域では、上層の広域自治体であるカウンティ（county、郡）と、下層の基礎自治体であるディストリクト（district）とのカウンスル（council（評議会））それぞれが異なる責任を負う二層制がとられている。一部の地域では、一層制に移行し単一の行政機構（unitary authority）を持つ場合もある。一方、マンチェスター都市圏にみられる合同行政機構（combined authority）は、2 つ以上の地方自治体が境界を越えて協力し、共同で意思決定を行うための、法人格を有する行政機関である。

GMCA は、2011 年 4 月にイングランドで設立された 10 の合同行政機構のうちの最初に設立されもので、10 のバラ（borough）で構成されるグレーター・マンチェスター大都市圏（metropolitan county）⁴⁰⁸を管轄する。各都市バラは基礎自治体に相当し、地元の道路整備などの業務を担当する自治体としての権限は維持されている。

GMCA が有するのは公共交通機関、住宅、再生、廃棄物管理、カーボンニュートラル、

⁴⁰⁶ 国家統計局（Office for National Statistics）（2021），“Estimates of the population for the UK, England and Wales, Scotland and Northern Ireland”，国家統計局サイト <https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/populationandmigration/populationestimates/datasets/populationestimatesforukenglandandwalesandscotlandandnorthernireland> 2021 年 10 月 1 日閲覧。

⁴⁰⁷ 健康増進を意図した自転車や徒歩を奨励する考え方のことを指す。

⁴⁰⁸ 合同行政機構は大都市圏にあるものと、非大都市圏にあるものと 2 種類に分類される。マンチェスターはイングランドに 6 つある前者のケースのひとつである。

計画許可などに関する戦略的権限である。グレーター・マンチェスターの各バラから選出された代表者とマンチェスター市長で構成される。マンチェスター市長は GMCA の長（首長）としての役割を果たし、一定の事項に対する単独の決定権を有するが、その他の事項は GMCA 評議会の構成員 11 人の協議と承認（全会一致または過半数）が必要となる⁴⁰⁹。



Transport for Greater Manchester

バラ	人口 (2016) ⁴¹⁰	面積(km ²)
Bolton	283,100	55.26
Bury	188,700	99.46
Manchester	541,300	115.6
Oldham	232,700	142.4
Rochdale	216,200	158.1
Salford	248,700	97.2
Stockport	290,600	126
Tameside	223,200	103.2
Trafford	234,700	106
Wigan	323,100	188.2

図 5-1 グレーター・マンチェスターを構成するバラ (borough) と規模

出典 TfGM⁴¹¹

第2項 Transport for Greater Manchester (TfGM)

TfGM は、GMCA の代理としてグレーター・マンチェスターの公共交通サービス調整の役割を担う地域交通管轄機関 (Local Transport Authority : LTA) である。英国最大のトラムネットワークである Metrolink は、TfGM が所有し、運営については事業者と委託契約を結んでいる。TfGM はまた、非商業ベースで提供されるいわゆる公共輸送バスサービス（「補助付きバスサービス (supported bus services)」と呼ばれる）の費用を負担するほか、

⁴⁰⁹ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (Greater Manchester Combined Authority : GMCA) (n.d.), “The Mayor”, グレーター・マンチェスター合同行政機構サイト <https://www.greatermanchester-ca.gov.uk/the-mayor/> 2021年10月21日閲覧。

⁴¹⁰ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (2017), “Greater Manchester Key Facts 2017”, グレーター・マンチェスター合同行政機構サイト https://www.greatermanchester-ca.gov.uk/media/1580/key_facts_2017final.pdf 2021年10月15日閲覧。

⁴¹¹ Transport for Greater Manchester (n.d.), “Travel Plan Toolkit”, Transport for Great Manchester サイト <https://travelplankit.tfgm.com/help/help-resources> 2022年1月17日閲覧。

福祉的運賃補填（バスと Metrolink の割引料金の提供を補助）を提供する⁴¹²。さらに、バラ及び英国政府機関である Highways England と共に、幹線・高速道路網も監督する。TfGM は鉄道サービスの運営は行わず、ほとんどのバスサービスも民間事業者によって運営されているが、鉄道やバスの運行会社と緊密に連携し、利用者へのプランニング情報や時刻表情報を提供している⁴¹³。

第3項 財政

TfGM の資金の大部分は、GMCA の 10 のバラに課せられる交通税（Transport Levy）と、法定税（Statutory Charge）によって GMCA から提供される。また、補助金を含むその他の様々な資金源からも資金を得ている⁴¹⁴。

表 5-1 TfGM 歳入予算（2021/22 年度）

財源	内容	金額
交通税（Transport Levy）（※）	カウンシル税を通してグレーター・マンチェスターの各バラに課せられる。	£36,380,000
法定税（Statutory Charge）		£86,700,000
市長一般予算	市長機能に関わる費用を補助する。交通分野では地域交通計画（LTP）の策定、16～18 歳対象の割引料金の提供資金、バス事業者助成金などの費用が含まれる。	£18,650,000
特別鉄道補助金	英国交通省（Department for Transport : DfT）からの補助金で、鉄道サービスに関し TfGM に発生する費用に充当される。	£1,900,000
Metrolink からの収入／予備費	Metrolink の運賃収入を源資とする予備費（ただしコロナ禍前の推定に基づく水準）	£10,800,000
その他補助金／予備費	DfT からの Transforming Cities Fund（700 万ポンド）、Intra-City Transport Fund（860 万ポンド）を含む。	£19,250,000
合計		£173,680,000

出典 GMCA⁴¹⁵

（※）グレーター・マンチェスターにおける交通税

グレーター・マンチェスターでは、各バラが住民に課すカウンシル税（council tax）の中に交通税（Transport Levy）が含まれており、これが各バラからグレーター・マンチェスター合同行政機構（GMCA）に納められ交通当局（TfGM）の財源の一部となる。交通税に加えて、警察、犯罪対策、消防等の公的サービスを使用として徴収される法定税（Statutory Charge）もカウンシル税を通して各バラに課されており、この中の一部が TfGM の財源に

⁴¹² Manchester Evening News (2021), Manchester Evening News サイト “TRANSPORT FOR GREATER MANCHESTER”, <https://www.manchestereveningnews.co.uk/all-about/transport-for-greater-manchester> 2021 年 10 月 22 日閲覧。

⁴¹³ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (n.d.a), “Council Tax - Transport Funding”, グレーター・マンチェスター合同行政機構サイト <https://www.greatermanchester-ca.gov.uk/who-we-are/accounts-transparency-and-governance/council-tax/council-tax-transport-funding/> 2021 年 10 月 28 日閲覧。

⁴¹⁴ Transport for Greater Manchester (n.d.a), “About TfGM”, Transport for Greater Manchester サイト <https://tfgm.com/about-tfgm> 2021 年 10 月 25 日閲覧。

⁴¹⁵ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (n.d.a)。

充てられている。

なお、カウンシル税は住宅に課される資産税のことで学生などを除く 18 歳以上の住民に課される。資産の価値により税額が計算され、基本的に所有者ではなく占有者が支払う。道路、街灯などの整備や図書館、ごみ収集などの公共サービス全般を用途して徴収される。

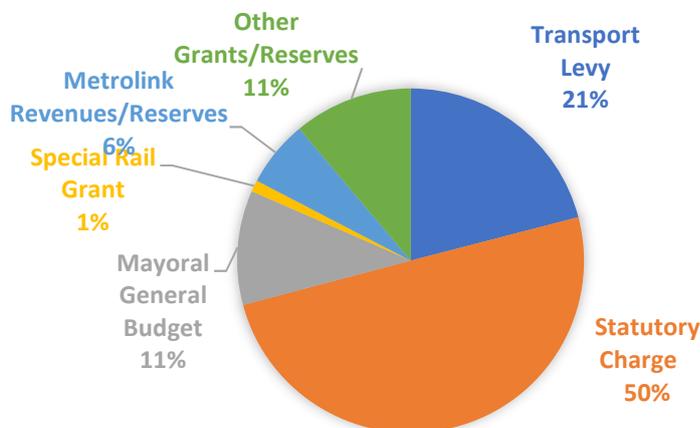


図 5-2 TfGM 歳入予算内訳 (2021/22 年度)

出典 GMCA⁴¹⁶

表 5-2 TfGM 歳出予算 (2021/22 年度)

分野	内容	金額
福祉的運賃補助	高齢者、障害者、若者向け割引料金の提供スキームに対する事業者への払戻金。	£77,900,000
公共輸送（補助付きバスサービス）	事業者が商業的に不採算と判断した地域に適切な公共交通機関を提供するためのサービス。	£32,000,000
アクセシブル交通	通常の交通機関の利用が困難な人向けに提供されるアクセシブル交通サービス。主に Ring and Ride（ドア・ツー・ドアサービス）。	£3,900,000
運営費用	バス停の運営費用、Travelshops ⁴¹⁷ 、安全・保安費用、利用者向け案内、コンサルテーション、減価償却費、サポート費用など。	£40,070,000
クリーン・エア費用	グレーター・マンチェスター・クリーン・エア計画（Greater Manchester Clean Air Plan）推進関連費用。	£6,500,000
グレーター・マンチェスター・インフラ・プログラム開発	グレーター・マンチェスター・インフラ・プログラム（Greater Manchester Infrastructure Programme）推進関連費用。	£7,000,000
資金調達	交通資産への投資に対する借入及びその他の資本調達費用。	£6,310,000
合計		£173,680,000

出典 GMCA⁴¹⁸

⁴¹⁶ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (n.d.a)。

⁴¹⁷ Transport for Greater Manchester (n.d.b), “Travelshops”, Transport for Greater Manchester サイト <https://tfgm.com/public-transport/travelshops> 2021 年 10 月 15 日閲覧（TfGM が提供する各種チケット、割引カード等を購入できる店舗）。

⁴¹⁸ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (n.d.a)。

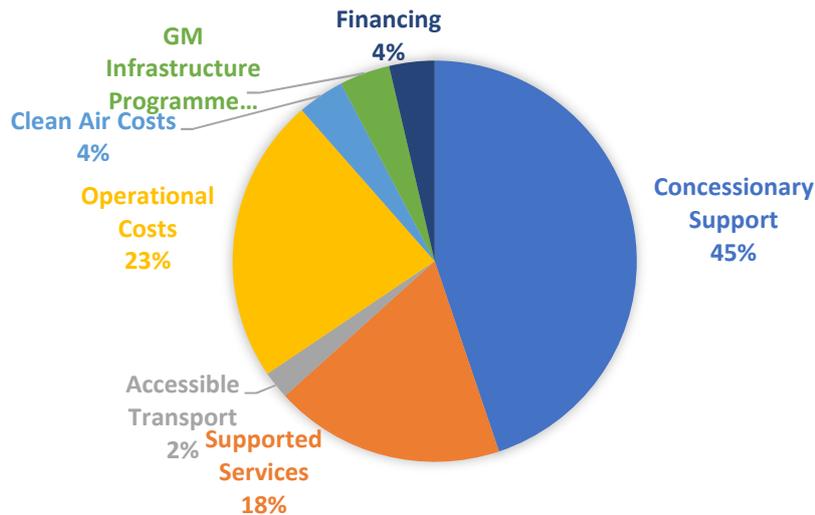


図 5-3 TfGM 歳出予算内訳 (2021/22 年度)

出典 GMCA⁴¹⁹

第2節 交通ネットワーク及び市場概観

第1項 バス

1) 概要

グレーター・マンチェスターのバス市場は規制緩和されており、大部分が民間事業者で構成されている。他の LTA と同様、TfGM は民間事業者が商業ベースでバスサービスを提供しない地域における公共輸送（補助付きバスサービス）に対し入札を実施している。また、高齢者、障害者、児童及び若者向けの割引料金による輸送を行う事業者に、払い戻しを行っている。

2018/19 年度には、グレーター・マンチェスター内のバスネットワークにおける運行距離の 84%（4,800 万マイル）が 35 社超の事業者によって商業ベースで提供され、16%のサービス（スクールバスを含む）（940 万マイル）は TfGM の補助を受けている⁴²⁰。

イングランドの他地域と同様に、グレーター・マンチェスターでも、公共輸送（補助付きバスサービス）の資金源となっている自治体の資金減少という問題に直面している。グレーター・マンチェスターで運行されているバスの商業輸送及び公共輸送（補助付きバスサービス）のトリップ総数は、2008/09 年度の 2 億 3,300 万回から 2017/18 年度の 1 億 9,430 万回に減少した⁴²¹。規制緩和が導入された 1986 年の水準（3 億 5,000 万人）に対しては 45%減

⁴¹⁹ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (n.d.a).

⁴²⁰ Greater Manchester Transport Committee (2019), "Bus Annual Performance Report", グレーター・マンチェスター合同行政機構サイト <https://democracy.greatermanchester-ca.gov.uk/documents/s3247/06%20GMTCC%2020191108%20Bus%20Annual%20Performance%20Report%20Part%20A.pdf> 2021 年 10 月 15 日閲覧。

⁴²¹ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (2019), "Bus Franchising in Greater Manchester Assessment September 2019 Bus Market in Greater Manchester Supporting Paper" <https://greatermanchester-ca.gov.uk/media/2391/02-bus-market-in-greater-manchester-supporting-paper-web.pdf> 2021 年 10 月 19 日閲覧。

少している⁴²²。一方、バスの運行距離の推移をバラ毎にみると下図のとおりであり、多くのバラで年々、サービスエリアが縮小していることが読み取れる（図 5-4 参照）。

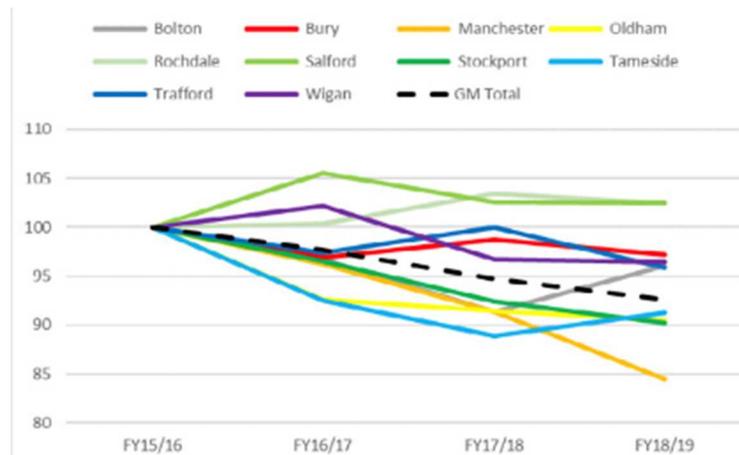


図 5-4 グレーター・マンチェスター各バラのバス運行距離 (2015/16-2018/19 年度)

注：2015/16 年度の水準を 100%とした推移

出典 GMCA⁴²³

2) 公共輸送（補助付きバスサービス）

① 概要

前述の公共輸送（補助付きバスサービス）は、グレーター・マンチェスターのバス市場の約 15%を占める。2019 年 9 月には、500 件以上の公共輸送契約が 22 社と結ばれていることが報告されており、2018/19 年度の公共輸送の総費用は 2,764 万 7,000 ポンドとなっている。なお、通学サービスが公共輸送需要の 25%を占めた。

② 契約形態とペナルティ

TfGM は公共輸送契約の締結にあたり以下の 2 種類の契約を締結している⁴²⁴。

- 最低補助金契約：事業者が運賃収入を保持し、TfGM がサービス提供のためのコストの残額を支払う
- コスト再償還契約：サービスの運営から得られる収益はすべて TfGM に帰属し、事業者に対して、運行に必要な費用を安定的に支払う

TfGM は通常、最低補助金契約を使用するとされていたが、コロナ禍においてコスト再償還契約を適用するケースが増えていることが報告された⁴²⁵。

⁴²² グレーター・マンチェスター合同行政機構 (n.d.b), “Greater Manchester Leaders move to decision on bus franchising for the city-region”, グレーター・マンチェスター合同行政機構サイト

<https://www.greatermanchester-ca.gov.uk/news/greater-manchester-leaders-move-to-decision-on-bus-franchising-for-the-city-region/> 2021 年 10 月 21 日閲覧。

⁴²³ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (2019)。

⁴²⁴ Transport for Greater Manchester (n.d.c), “Bus tendering”, Transport for Greater Manchester サイト <https://tfgm.com/public-transport/bus/tendering> 2021 年 10 月 17 日閲覧。

⁴²⁵ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (2020), “GREATER MANCHESTER TRANSPORT COMMITTEE BUS SERVICES SUB-COMMITTEE”, グレーター・マンチェスター合同行政機構サイト <https://democracy.greatermanchester>

いずれの契約においても TfGM は下記の表に示す通り、各運行について報酬の減額 (Service Deduction) と契約点数 (Contract Points、契約違反による加点) を適用することがある⁴²⁶。

表 5-3 公共輸送 (デマンド型交通を含む) の減額対象

違反	減額
運行の不履行。運休・30分以上の早発・遅着など。	1時間あたりの契約金額の100%
使用するバスが指定されている場合に、指定されていないバスを使った	10ポンドの固定ペナルティ
モバイルデータ端末 (Mobile Data Terminal: MDT) ⁴²⁷ にログオンしていなかった	1時間あたりの契約金額の100%
運転手が MDT 入力プロセスを行わなかった	1時間あたりの契約金額の100%
正確な運賃を収集しない	25ポンドの固定ペナルティ
早発 (乗車地点を予定時刻の10分以上前に出発する)	20ポンドの固定ペナルティ
遅発 (乗車地点を予定時刻の10分以上後に出発する)	10ポンドの固定ペナルティ

出典 TfGM⁴²⁸

早発・遅発については、「許容時間枠 (Windows of Tolerance) = 定刻を挟んだ前後 10分、計 20 分間の待ち時間」を用いて乗車時刻と降車時刻を計算する。例えば⁴²⁹：

- 乗車時刻 12:00 で契約したバスが、契約した乗車場所に 11:50～12:10 の間に到着した場合、早発もしくは遅発とはみなされない。
- 同じ例の場合、11:41 に到着した場合は 9 分の早発、12:22 に到着した場合は 12 分の遅発とみなされる。

このような固定ペナルティは TfGM が 12 か月に 1 回までの頻度で増額することが認められている。増額を行う場合、契約締結日 (Contract Award Date) 以降の小売物価指数 (Retail Price Index) の上昇分を超えてはならない。契約に基づく業績が許容できるレベルに達していないと TfGM がみなす場合、TfGM は事業者に対し業績改善計画 (Performance Improvement Plan) の実施を要求できる。この計画に従わない場合、契約の終了につながる可能性がある⁴³⁰。

③ 主要な事業者

[ca.gov.uk/documents/s10332/Review%20and%20Planning%20of%20General%20Subsidised%20Bus%20Services.pdf](https://www.gov.uk/documents/s10332/Review%20and%20Planning%20of%20General%20Subsidised%20Bus%20Services.pdf) 2021年10月1日閲覧。

⁴²⁶ Transport for Greater Manchester (n.d.c)。

事業者は助成事業の Local Link (Minibus) サービスを提供するため、モバイルデータ端末 (Mobile Data Terminal: MDT) とともに使用するソフトウェア「アプリケーション」を提供されている。場合によっては TfGM が MDT ハードウェアを提供することもあるが、これは契約に明記されることになっている。明記されていない場合は、事業者は自社で互換性のある MDT を調達しなければならない。

⁴²⁸ Transport for Greater Manchester (n.d.d), “Subsidised Services Dynamic Purchasing System Pre-Qualification Questionnaire (Selection Criteria)”, Transport for Greater Manchester サイト

<https://assets.contentful.com/nv7y93idf4jq/9e5CY9Eh8W0kGcAUc4gAa/f294417ba528ec1a52806e8f2f2e0797/PQ-Q-subsidised-services-2015.doc> 2022年1月17日閲覧。

⁴²⁹ Transport for Greater Manchester (n.d.d)。

⁴³⁰ Transport for Greater Manchester (n.d.d)。

2018/2019 年度の公共輸送の主要事業者は以下に示すとおりである。

表 5-4 公共輸送（補助付きバスサービス）の主要事業者（2018/19 年度）

事業者	本社所在地（売上）	公共輸送市場シェア
Stagecoach	英国・パース（19 億ポンド）	21.9%
Manchester Community Transport (MCT)*	英国・マンチェスター（N/A）	17%
Diamond Bus	英国・マンチェスター（4,400 万ポンド）	17.3%

出典 GMCA⁴³¹

*MCT 社は 1980 年に創業以来、マンチェスター大都市圏内における商業輸送、公共輸送の両方を提供してきた。補助金削減の一途をたどる中、2017 年にも経営危機を迎えたが、その際にはコミュニティ交通を専門とする社会的企業（ソーシャル・エンタープライズ）でロンドン市内の路線バスやロンドン以外も含む地域でスクールバスなどを運行する HCT グループに救われた。以来、MCT 社は HCT グループから、経営、財務、技術的支援を受けながら営業を続け、2020 年時点でマンチェスター大都市圏内で 50 路線を運行していたが、事業環境の改善が望めず、HCT グループもこれ以上、同社の損失を補填し続けられないとの結論に至ったとして、2020 年 4 月に営業停止した⁴³²。同社が手掛けていたバスサービスは Stagecoach、Diamond Bus を含む複数の他事業者が引き継いだ。

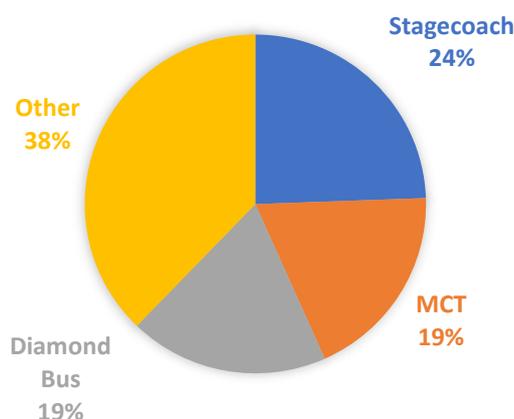


図 5-5 公共輸送の主要事業者シェア（2018/19 年度）

出典 GMCA⁴³³

3) 商業輸送

上述の通りグレーター・マンチェスターのバス市場の大半は民間企業が補助金に依存せず商業ベースで提供しており、20 年以上にわたり Stagecoach、First Group、Arriva の 3 つの

⁴³¹ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (2019)。

⁴³² Manchester Evening News (2020), “Manchester Community Transport set to close in April - putting future of over 50 bus routes in doubt”, Manchester Evening News サイト <https://www.manchestereveningnews.co.uk/news/manchester-community-transport-close-april-17781819> 2021 年 10 月 20 日閲覧。

⁴³³ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (2019)。

大手企業によって支配されており、以下のような寡占状態となっている。

表 5-5 商業バスサービスの主要事業者 (2018/19 年度)

事業者	本社所在地 (売上)	商業輸送市場シェア
Stagecoach	英国・パース (12 億ポンド)	38.3%
First Group	英国・アバディーン (68.4 億ポンド ⁴³⁴)	35.7%
Arriva	英国・サンダーランド (53.5 億ユーロ ⁴³⁵)	8.5%

出典 GMCA⁴³⁶

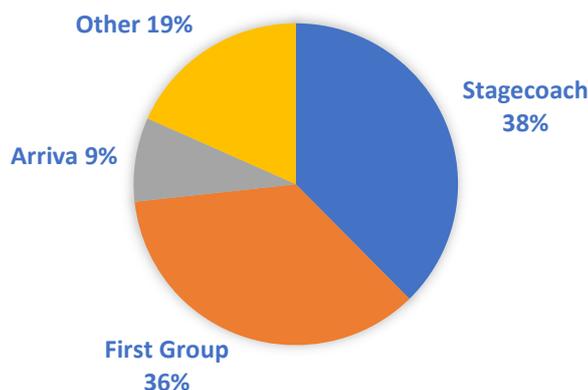


図 5-6 商業バスサービスの主要事業者シェア (2018/19 年度)

出典 GMCA⁴³⁷

4) 市街中心部の無料バス

マンチェスター市街中心部では、Free Bus というブランドで 3 つの無料バス路線が運行されている。2019 年 6 月からは TfGM との契約に基づき、Go North West (英国の公共交通機関である Go Ahead Group の子会社)⁴³⁸によって運営されている⁴³⁹。Free Bus 契約の年間コストは 144 万ポンドで、2018/19 年度の利用者数は約 125 万人となっている⁴⁴⁰。

⁴³⁴ FirstGroup (n.d.), “Consolidated income statement (includes discontinued operations of First Student and First Transit)”, first group サイト <https://www.firstgroupplc.com/investors/five-year-summary.aspx> 2021 年 10 月 10 日閲覧。

⁴³⁵ Arriva (2018), “Investment and innovation drives another year of growth for Arriva”, Arriva サイト <https://news.arriva.co.uk/news/investment-and-innovation-drives-another-year-of-growth-for-arriva> 2021 年 10 月 12 日閲覧。

⁴³⁶ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (2019)。

⁴³⁷ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (2019)。

⁴³⁸ Go Ahead Group の 2020 年の収入は 39 億ポンド。

Go Ahead Group (n.d.), “2020 overview”, Go Ahead Group サイト <https://www.go-ahead.com/investors/2020-overview> 2021 年 10 月 1 日閲覧。

⁴³⁹ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (2019a), “Free Bus - Forthcoming Changes and Performance Update”, GMCA サイト <https://democracy.greatermanchester.ca.gov.uk/documents/s1753/07%20GMTCC%2020190913%20Free%20Bus%20Forthcoming%20Changes%20and%20Performance%20Update.pdf> 2021 年 10 月 16 日閲覧。

⁴⁴⁰ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (2019a)。

free bus
routes around
the city centre

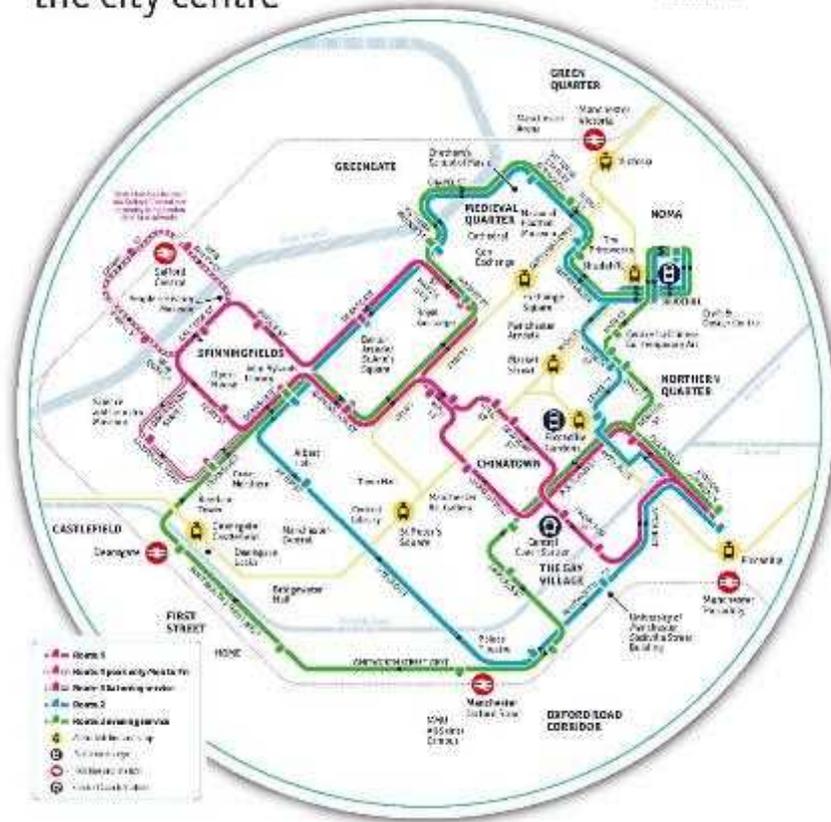


図 5-7 マンチェスター市街中心部無料バス路線図

出典 TfGM⁴⁴¹

表 5-6 無料バス路線の運行頻度

路線	平日	土曜日	日曜日
1	・7am~7:15pm (10分間隔)	・8:20am~7:15pm (10分間隔)	・11am~6pm (12分間隔)
2	・6:30am~7:10pm (10分間隔) ・7:10pm~11:30pm (20分間隔)	・8:30am~7:30pm (10分間隔) ・7:30pm~11:30pm (15分間隔)	・9:54am~6:54pm (12分間隔)
3	・7:25pm~11:25pm (20分間隔)	・7:28pm~11:30pm (15分間隔)	---

出典 TfGM⁴⁴²

Stockport 及び Bolton の両バラでも 2008 年から無料の Metroshuttle サービスが提供さ

⁴⁴¹ Transport for Greater Manchester (n.d.d), “free bus – free travel around Manchester city centre”, Transport for Greater Manchester サイト <https://tfgm.com/public-transport/bus/free-bus> 2021 年 10 月 12 日閲覧。

⁴⁴² Transport for Greater Manchester (n.d.d)。

れ、TfGM との契約に基づき、両バラがそれぞれのサービスにかかる費用の 75%を負担していた。しかし Stockport では 2019 年に、Bolton では 2021 年に、利用者数の減少や、コロナ禍による状況悪化を背景にサービスを終了した⁴⁴³。

5) フランチャイズ制の導入計画

地方のバス市場が直面している課題に対処するため、2017 年バスサービス法 (Bus Services Act 2017) により、地方自治体に管轄内のバスサービスのフランチャイズ制を導入する権限が与えられた。フランチャイズは、ロンドンの現行制度に類似し、地方自治体がバスサービスの運賃、頻度、品質を指定し、入札を経てサービスを運営する事業者と契約を結ぶ。マンチェスター市長のような首長のいる合同行政機構は独自にフランチャイズ制導入を決定でき、その他の自治体は政府に申請して許可を得ることができる。

グレーター・マンチェスターは、数年前からフランチャイズ制の導入を検討してきた経緯があり 2023 年から TfGM の管理下でバスのフランチャイズ制度を導入することが決定した。意思決定過程においては、GMCA が協議期間を設定し、一般市民や利害関係者からの意見聴取が行われ、2021 年 3 月、協議報告書の結果に基づき 10 のバラのうち Bolton を除く 9 つの首長がフランチャイズ化に賛成票を投じた。その数日後に市長により最終承認が行われた⁴⁴⁵。

① 導入計画の概要

新制度は、2023 年 1 月、2024 年 1 月、2025 年 1 月の 3 段階に分けて、それぞれ指定されたサブエリア (図 5-8 参照) で導入される⁴⁴⁶。この計画が成功すれば、グレーター・マンチェスターは、1985 年交通法 (Transport Act 1985) に基づき 1986 年から導入された規制緩和以来、イングランド (ロンドンを除く) で初めて規制されたバス市場制度を持つ地域となる。GMCA では、フランチャイズ制への移行にかかる費用を 1 億 3,450 万ポンドと予想している⁴⁴⁷。

表 5-7 バスフランチャイズ制導入に期待される効果

分野	現在の課題	期待される変化
コスト	市場の寡占化が進み、運賃が 20 年間にわたってインフレ率以上に上昇している。マルチモーダル利用時の上限運賃も設定されていない。	運賃の引き下げとマルチモーダル上限運賃の設定を行うことができる。

⁴⁴³ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (2019a)。

⁴⁴⁴ The Bolton News (n.d.), “Bolton town centre free bus Metroshuttle to be axed from April”, The Bolton News サイト <https://www.theboltonnews.co.uk/news/19101481.bolton-town-centre-free-bus-metroshuttle-axed-april/> 2021 年 10 月 29 日閲覧。

⁴⁴⁵ Manchester Evening News (2021a), “Major reform of Greater Manchester's bus network one step away after nine out of 10 councils approve historic plans”, Manchester Evening News サイト <https://www.manchestereveningnews.co.uk/news/greater-manchester-news/greater-manchester-bus-reform-approved-20237218> 2021 年 10 月 24 日閲覧。

⁴⁴⁶ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (n.d.b)。

⁴⁴⁷ New Statesman (2021), “Is TfL proof that public transport should be run by government?”, New Statesman サイト <https://www.newstatesman.com/spotlight/2021/07/tfl-proof-public-transport-should-be-run-government> 2021 年 10 月 17 日閲覧。

分断化	運賃や車両外観が様々に異なる。バスから他の交通手段など、シームレスな乗り換えが困難である。	運賃体系、乗り換えがより簡潔に統合され、車両の外観を含め顧客に対するブランドイメージも統一される。
サービスの不足	民間企業が不採算のサービスから撤退し、一部の人々がサービスを受けられない。	国民のニーズに基づいてサービスを決定することができ公共性を担保できる。
協働の欠如	商業ベースのネットワークは、他社または他のモードと競合し、また、公共輸送（補助付きバスサービス）との統合が進んでいない。	サービスの効率化を優先した中央計画型で利用者にとって利便性の高いネットワークを構築できる。

出典 GMCA⁴⁴⁸資料を基に作成

表 5-8 グレーター・マンチェスターのバスフランチャイズ制導入におけるサブエリア

エリア	概要	導入予定
A	同圏内の北西区域内及び同区域を出発点とするバスサービス。	2023
B	同圏内の北東区域内及び同区域を出発点とするバスサービス。	2024
C	同圏内の南部区域内や北東部から南部にかけてのバスサービスなど。	2025

出典 GMCA⁴⁴⁹

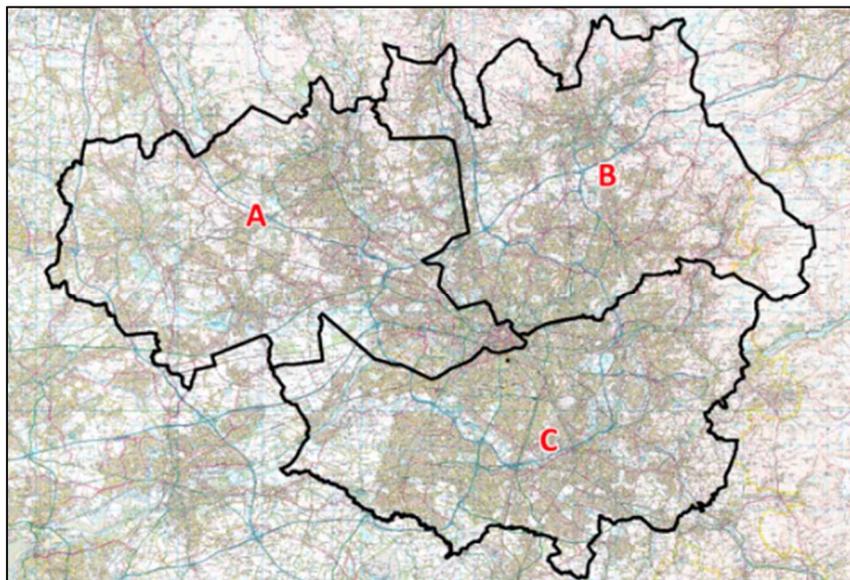


図 5-8 グレーター・マンチェスターのバスフランチャイズ制導入におけるサブエリア

出典 GMCA⁴⁵⁰

⁴⁴⁸ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (2020a), “Bus Franchising in Greater Manchester June 2020”, GMCA サイト <https://greatermanchester-ca.gov.uk/media/4067/bus-franchising-in-greater-manchester-june-2020-consultation-report-final-version.pdf> 2021年10月10日閲覧。

⁴⁴⁹ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (n.d.b)。

⁴⁵⁰ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (2019b) “Bus Franchising in Greater Manchester Assessment September 2019 The Greater Manchester Franchising Scheme for Buses 2020”, グレーター・マンチェスター合同行政機構サイト <https://greatermanchester-ca.gov.uk/media/2401/14-the-greater-manchester-franchising-scheme-for-buses-2020-web.pdf> 2021年10月13日閲覧

GMCAは、ピーク時の車両必要台数（peak vehicle requirements : PVR）が約1,250台の大規模フランチャイズを10件、PVRが約140台の小規模フランチャイズを25件設定する予定であり、中小企業の参入を促進することを意図している。大規模な契約は5年間（さらに2年間の延長オプション）、小規模な契約は3年から5年の間で行われる。また、中小企業向けに300件の通学サービス契約も用意されている⁴⁵¹⁴⁵²。

② 意思決定過程におけるフランチャイズ制への賛成意見

一般市民はフランチャイズ制への移行を支持した。導入決定前の協議期間中に行われたアンケートでは、フランチャイズ制の導入に83%が賛成と答え、反対は8%に満たなかった。支持派の間では、フランチャイズ制により現行のシステムからの改善、運賃の引き下げによる乗客にとってのコストパフォーマンスの向上、調整・統合された幅広い公共交通ネットワークの実現が期待できるという意見が最も多く寄せられた⁴⁵³。

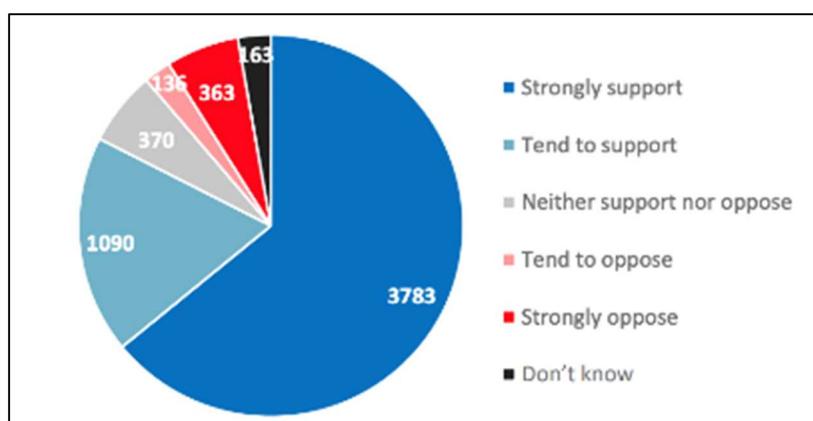


図 5-9 フランチャイズ移行の提案を強く支持する市民アンケート結果

出典 GMCA⁴⁵⁴

フランチャイズ制度に賛成した9人のGMCA評議会構成員は、ロンドンのバス制度の成功を論拠とし、現在のグレーター・マンチェスターの制度は「断片的」「つぎはぎ」であると批判した。また、現在のシステムは主にバス事業者が利益を得るためにあり、事業者は利益が出なくなると、人々を顧みず直ちにサービスを中止してしまうとも指摘した。フランチャイズ制度においては、民主的な説明責任、確実性、地域や国の戦略との整合性の実現が期

⁴⁵¹ Route One (2021), “Manchester bus franchising procurement process moves closer”, Route One サイト <https://www.route-one.net/news/manchester-bus-franchising-procurement-process-moves-closer/> 2021年10月13日閲覧

⁴⁵² グレーター・マンチェスター合同行政機構 (2019c), “Greater Manchester Consultation on a Proposed” Issuu サイト https://issuu.com/greatermcr/docs/greater_manchester_bus_franchising_consultation_do/32 2021年10月17日閲覧・

⁴⁵³ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (2020b), “Doing Buses Differently: Consultation on 1 a Proposed Franchising Scheme for Greater Summary Report Manchester”, グレーター・マンチェスター合同行政機構サイト <https://greatermanchester-ca.gov.uk/media/3036/appendix-3-tfgm-bus-reform-consultation-research.pdf> 2021年10月26日閲覧。

⁴⁵⁴ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (2020b)。

待されている⁴⁵⁵。

③ フランチャイズ制への反対意見

一方、バス事業者側は、フランチャイズ制は運賃引き下げどころか、実際には引き上げにつながり、乗客数の減少を食い止めができなくなると主張し、当然のことながら導入に激しく反対した。同地域のバス企業を代表する団体である **One Bus** は、フランチャイズ化に関する協議において、グレーター・マンチェスターが自主的パートナーシップ協定 (Voluntary Partnership Agreement : VPA⁴⁵⁶) を締結することを提案し、VPA は納税者に負担をかけずにフランチャイズと同じ結果を得ることができ、GMCA の財務リスクも少なく、はるかに迅速に実現できると主張している⁴⁵⁷。

VPA の提案は採用されなかったが、その後、事業者は法廷において、協議プロセスが急がれ、コロナ禍の影響を適切に考慮していないと訴えている⁴⁵⁸。フランチャイズ制導入に唯一反対した Bolton バラ代表も同意見であり、コロナ禍が公共交通機関に与える影響を十分に確認してからこのような重大な変更を行うべきであったと述べている⁴⁵⁹。

第2項 トラム

1) 概要

1992 年に開通したグレーター・マンチェスターの **Metrolink** は、英国最大のトラムネットワークである。99 の停留所を含む7つの路線で約 100km をカバーし、2019 年のトリップ数は約 4,500 万となっている⁴⁶⁰。運行時間は月～土曜日が 6:00～00:00、日曜日が 7:00～00:00 で、運行頻度は通常 12 分間隔である⁴⁶¹。大部分の駅には 2 つ以上の路線が乗り入れているため、通常少なくとも 6 分毎にトラムが到着する⁴⁶²。バスと同様、高齢者、障害者、若者には TfGM が負担する割引運賃が適用される。英国交通省の発表によれば 2018/2019 年

⁴⁵⁵ Manchester Evening News (2021b), “Greater Manchester is on the cusp of historic bus reform... here's why nine councils voted for it - and why one is against”, Manchester Evening News サイト

<https://www.manchestereveningnews.co.uk/news/greater-manchester-news/greater-manchester-bus-reform-councils-20241146> 2021 年 10 月 24 日閲覧。

⁴⁵⁶ 法的拘束力はないものの、LTA がバス運行に必要となる施設 (バス停や情報システム等) を整備する代わりにバス事業者はサービレベルの改善や乗客数の増加などを図ることを約束する自主的協定。他のスキームでは LTA との協定に署名しない事業者は LTA が整備する施設等を利用できないといった制約が課されるが、VPA はあくまで自主的協定であるため LTA が整備するインフラは協定の署名有無に関わらずすべての事業者が利用できる。

⁴⁵⁷ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (2020a)。

⁴⁵⁸ Manchester Evening News (2021c), “Greater Manchester takes control of its buses in historic move after Andy Burnham green light”, Manchester Evening News サイト

<https://www.manchestereveningnews.co.uk/news/greater-manchester-news/live-andy-burnham-announces-decision-20254276> 2021 年 10 月 12 日閲覧。

⁴⁵⁹ Manchester Evening News (2021b)。

⁴⁶⁰ グレーター・マンチェスター合同行政機構 (2019d), “Metrolink Annual Performance Report”, グレーター・マンチェスター合同行政機構サイト <https://democracy.greatermanchester-ca.gov.uk/documents/s2484/07%20GMTc%2020191011%20Metrolink%20Annual%20Report.pdf> 2021 年 10 月 25 日閲覧

⁴⁶¹ View north west (n.d.), “Metrolink Times”, View north west サイト <https://www.visitnorthwest.com/manchester/transport/metrolink/times/> 2021 年 10 月 21 日閲覧。

⁴⁶² Transport for Greater Manchester (n.d.e), “Tram schedule”, <https://tfgm.com/public-transport/tram/tram-schedule> 2021 年 10 月 15 日閲覧

の乗客数の増加率は6.1%で英国内最高の成長率を記録した⁴⁶³。

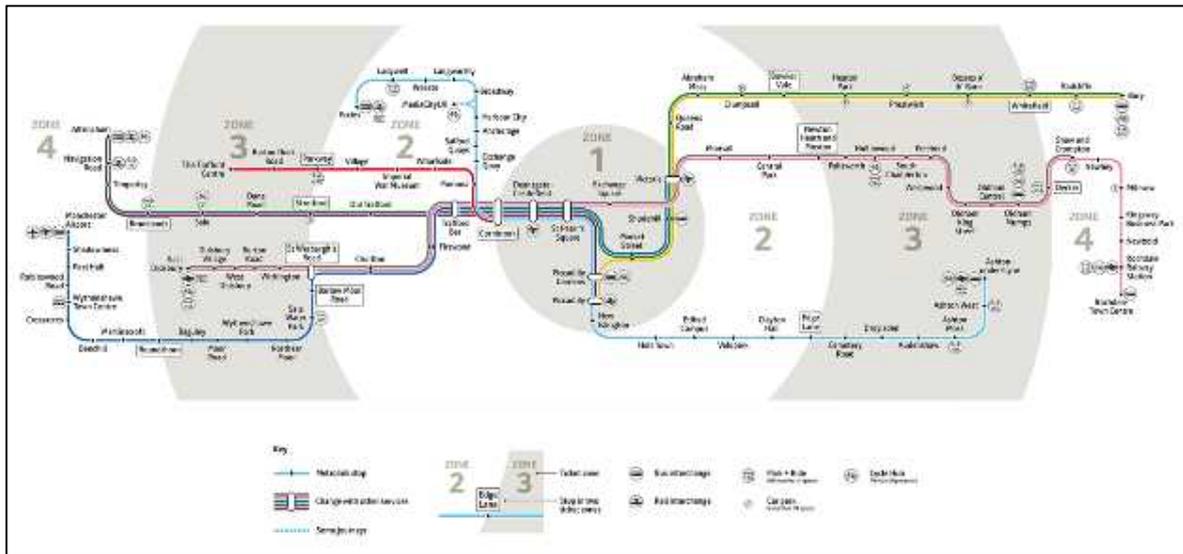


図 5-10 Metrolink 路線図

出典 TfGM⁴⁶⁴

2) Metrolink の運営及び保守管理契約

2017年2月、TfGMは、Metrolinkシステムの運営及び保守管理の契約を、Keolis（フランスの公共交通事業者）とAmey（英国のインフラ資産管理事業者）の合弁会社であるKeolisAmey（従業員約900名）が獲得したことを発表した。契約期間は2017年7月から7年間で、さらに3年間の延長の可能性もある。TfGMは、運営及び保守管理に関わる後続の事業者の決定が遅れた場合に対応するため、7年目または10年目のいずれかの終わりに1年間延長できる契約オプションを用意している。契約期間が11年間で満了した場合、6億4,750万ポンド相当の契約となる⁴⁶⁵。

表 5-9 Keolis と Amey

企業名	本社所在地（売上）
Keolis	Paris, France (€61 億ユーロ)
Amey	London, UK (£21.4 億ポンド)

出典 Keolis 会社資料⁴⁶⁶、Global Database⁴⁶⁷を基に作成

⁴⁶³ Keolis (n.d.), “Keolis UK grows light rail passengers by 5.7 million”, Keolis サイト

<https://www.keolis.co.uk/2019/keolis-uk-grows-light-rail-passengers-by-57-million/> 2021年10月12日閲覧。

⁴⁶⁴ Transport for Greater Manchester (n.d.f), “Greater Manchester tram network map”, Transport for Greater Manchester サイト <https://tfgm.com/public-transport/tram/network-map> 2021年10月24日閲覧。

⁴⁶⁵ Place North West (2017), “Metrolink contract valued at £647.5m”, Place North West サイト <https://www.placenorthwest.co.uk/news/metrolink-contract-valued-at-647-5m/> 2021年10月1日閲覧。

⁴⁶⁶ Keolis (n.d.a), “2020 results: Keolis withstands the crisis and accelerates its transformation to prepare for the future”, Keolis サイト <https://www.keolis.co.uk/2021/2020-results/> 2021年10月5日閲覧。

⁴⁶⁷ Global Database (n.d.), “AMEY UK PLC”, Global Database サイト <https://uk.globaldatabase.com/company/amey-uk-plc> 2021年10月5日閲覧。

KeolisAmey は、National Express、Transdev、パリ地下鉄を運営するフランス国有企業 RATP Développement S.A. (RATP Dev) の 4 社が候補となる中で契約を勝ち取った。なお、その前の 10 年間の契約は、2011 年に RATP Dev が英国の Stagecoach から買い取り、Metrolink の運営を引き継いでいた⁴⁶⁸。同契約はグロスコスト契約で運賃は TfGM が設定していた⁴⁶⁹。

第3節 SUMP における目標

TfGM は、2017 年に発表した「グレーター・マンチェスター交通戦略 2040 (Greater Manchester Transport Strategy 2040)」により、第 7 回 (2018 年度) EU SUMP 賞を受賞した (同年のテーマはマルチモーダル)。

SUMP の作成過程で特定した課題に対応するため、自家用車の使用を減らし、地域住民に持続可能な代替手段を提供するための明確な計画が採用された。SUMP には、5 年間の実施計画 (定期的に更新される予定) が添付されており、期待される結果と、その達成度を測るための一連の重要業績評価指標 (Key Performance Indicator : KPI) が設定されている。これらの指標を定期的にモニタリングすることで、TfGM は、利用可能な資金や新たな政治的優先事項などの問題に応じて、長期的な戦略目標に合わせ方向性を調整することができる⁴⁷⁰。5 年間の実施計画には、グレーター・マンチェスターの 10 のバラそれぞれの地域実施計画が含まれている⁴⁷¹。

同地域の SUMP においては、TfGM の目標が 5 つの空間的テーマによって項目化されている。このような分類により、モード毎に区切られた計画手法を避け、ネットワーク上で行われる様々な種類の移動を合わせて考慮し、特定の種類の移動やグレーター・マンチェスターの特定の地域向けに適応させた目的や手段を設定することができる⁴⁷²。

第1項 空間的テーマ毎に分類された SUMP の目標⁴⁷³

グローバルな接続性

空港と隣接するエンタープライズゾーン (Enterprise Zone) の成長を支援するために、鉄道によるアクセス所要時間を 1 時間または 2 時間以内にする、幹線・高速道路網の信頼性を向上させる、公共交通サービスにより空港の利用者や従業員のニーズをより確実に満たす。

都市間リンクの改善

イングランド北部の主要都市、ミッドランズ、ロンドン、スコットランドとの接続性を改

⁴⁶⁸ Place North West (2017)。

⁴⁶⁹ European Commission (n.d.e)。

⁴⁷⁰ Eltis (2019a), “Greater Manchester: Using SUMP to make urban mobility multimodal”, Eltis サイト <https://www.eltis.org/discover/case-studies/greater-manchester-using-sump-make-urban-mobility-multimodal> 2021 年 10 月 6 日閲覧。

⁴⁷¹ Transport for Greater Manchester (2021), “OUR FIVE YEAR TRANSPORT DELIVERY PLAN 2021-2026”, Transport for Greater Manchester サイト https://downloads.ctfassets.net/nv7y93idf4jq/5Y95swfmf42WVZozNA4fE/84092928376473c507ec000098b18c35/Delivery_Plan_2021-2026_Jan_2021_Final.pdf 2021 年 10 月 3 日閲覧。

⁴⁷² Eltis (2019a)。

⁴⁷³ Transport for Greater Manchester (2017), “Greater Manchester Transport Strategy 2040”, Transport for Greater Manchester サイト https://downloads.ctfassets.net/nv7y93idf4jq/7FiejTsJ68eaa8wQw8MiWw/bc4f3a45f6685148eba2acb618c2424f/03_GM_2040_TS_Full.pdf 2021 年 10 月 3 日閲覧。

善することにより、グレーター・マンチェスターを中心としたイングランド北部の経済発展を図る。

都市・地域中心部（Regional Centre）への移動、中心部内での移動

急速な経済成長を支えるため、地域中心部での交通ネットワークの完全な統合を促進する。地域中心部の中での公共交通機関、歩行者、自転車の接続を改善し、主要な目的地への公共交通機関でのアクセスを24時間可能にする。

広域都市地域（City-region）での移動

再生された市街中心部への特に持続可能な交通手段でのアクセスを容易にし、歩きやすく、快適に過ごせる場所とする。環状リンクの改善及び時間短縮、信頼性の高いバスネットワーク、効果的なインターチェンジ、接続性の高い自転車ルートなどにより、地域全体及び中心地間、主要な目的地への移動を容易にする。交通事故減少、死亡者数及び重傷者数ほぼゼロの目標に取り組む。

近隣地域のつながり

地方道路の交通量の軽減、衝突事故の減少により、地元の近隣地域をより安全で快適な歩行、自転車空間とする。短時間の移動でもアクティブな移動が自然に選択され、全移動手段に占める自転車のシェアを10%とすることを目指す。インターチェンジや地域中心部へのアクセスが容易になることで、公共交通機関を利用する割合が高まり、地域の商店やその他の施設の利用を促進する。

第2項 SUMP 実施計画（2021～2026年）

TfGM の交通5年計画（2021～2026年）は、交通に関するビジョンの実現に向けた最初のステップとして、グレーター・マンチェスターが今後5年間で達成を目指す事項を詳述したものである。同計画は、「グレーター・マンチェスター交通戦略2040」を実現し、GMCA と市長の目標を達成するために計画された実践的なアクション、及び交通投資への協調的なアプローチを提示している。図5-12に示すとおり、バス、トラム、鉄道、街路、統合ネットワーク5つのテーマに基づいており、これらは全て下記のTfGM「2040年に向けた適正ミックス・ビジョン」への貢献も意図されている。

2040年に向けた適正ミックス・ビジョン（Right Mix Vision for 2040）

TfGM は実施計画において、2040年までにグレーター・マンチェスターの全交通手段の50%を公共交通機関またはアクティブな移動手段とする目標（「適正ミックス・ビジョン（Right Mix Vision）」と呼ばれる）を掲げている。人口の増加により全体的な交通量の10%増加も加味した目標である。公共交通機関サービスの増加、若年層の行動の変化、持続可能な交通手段が利用しやすい集中化した経済圏の構築、社会的トレンド（テレワークやオンラインショッピング）などを通じた達成が見込まれ、2040年までの中間点として、2030年のシナリオが図5-11のとおり実施計画に提示されている。

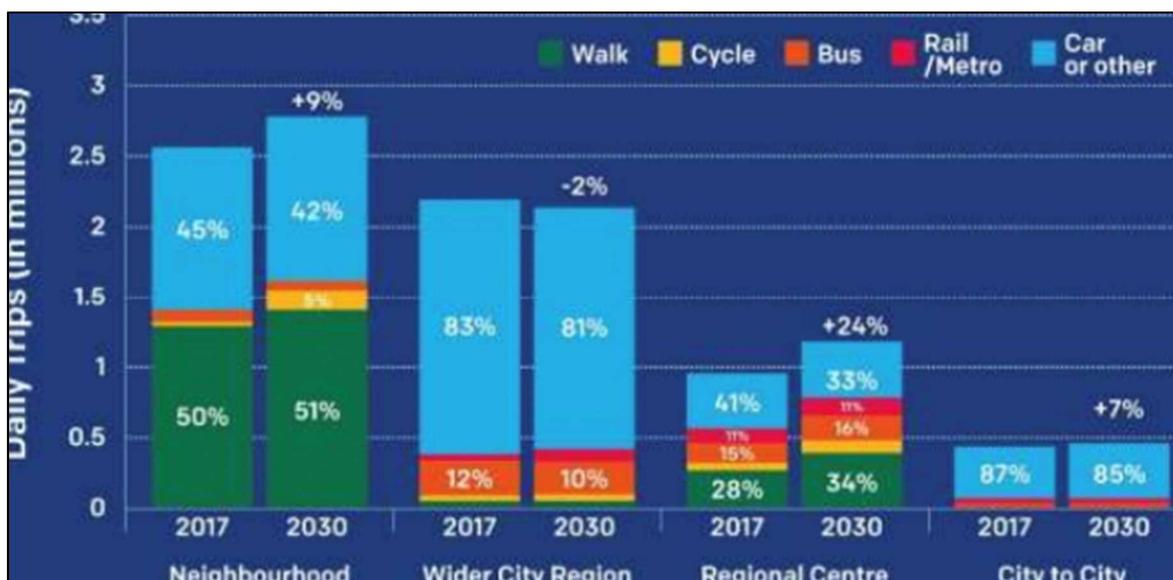


図 5-11 2030年の適正ミックス・ビジョン

出典 TfGM⁴⁷⁴



図 5-12 TfGM の実施計画 (2021~2026 年) における 5 つのテーマ

出典 TfGM⁴⁷⁵

前述のとおり、TfGM の SUMP 実施計画の 5 つのテーマには、バス、トラム、鉄道、街路（歩行、自転車、自動車）に加え、「統合ネットワーク」が含まれている。同テーマに基づく施策や目標としては、以下が挙げられている。

- クリーン・エア・クリーン・エア計画を構成する介入策のパッケージにより、NO₂濃度を法定レベルまで低減
- CO₂排出削減 - 「2040 年に向けた適正ミックス」を支援する施策、5 年間の環境計画、2038 年までにカーボンニュートラルを目指す長期的な目標達成を支援する施策
- イノベーション - 「交通戦略 2040」のネットワーク方針を支援する新しいモビリティ

⁴⁷⁴ Transport for Greater Manchester (n.d.g), “Our Five Year Transport Delivery Plan”, Transport for Greater Manchester サイト <https://tfgm.com/our-five-year-transport-delivery-plan> 2021 年 10 月 21 日閲覧。

⁴⁷⁵ Transport for Greater Manchester (n.d.g)。

イ技術の実装と主流化

- 会員制のレンタカー（英国では Car Club と総称される）や電動キックボードなどのシェア型のモビリティサービスの提供を拡大
- 様々なシェア型のサービス（自転車、電動キックボード、パークアンドライド施設など）へのアクセスを提供するトラベルハブの開発、試行
- 運賃と発券・グレーター・マンチェスターにおけるスマート発券システムのさらなる段階的導入
- 行動変容・確立されているプログラムによる特定の行動変容を狙った取組
- 安全とセキュリティ・全ての利用者にとって安全で安心な交通ネットワークのための交通安全対策とプログラム
- 新しいマルチモーダル・インターチェンジ施設とトラベルハブ

第4節 新しいモビリティと道路空間活用：モビリティハブ

第1項 CarShare GM

CarShare GM は、TfGM が開発した、企業が従業員にカーシェアリングサービスを提供するためのスキームである。従業員個人がユーザー登録を行う際に登録フォームから通勤経路の詳細を入力すると、場所や条件に基づきカーシェアの相手候補が提示され、条件に合う相手に連絡を取ることができる⁴⁷⁶。現在 100 社以上の企業がこのスキームに参加しており、渋滞や大気汚染を軽減する方法として注目されている⁴⁷⁷。

第2項 MaaS パイロットプロジェクト

EU Horizon 2020 プログラムが出資する「IMOVE」プロジェクトの一環として、TfGM は 2019 年 12 月から、Fleetondemand 社の MaaS アプリケーション「Mobbileo」をベースとした MaaS アプリのパイロットプロジェクトを実施した。同プロジェクトでは、iOS または Android デバイスから、IMOVE アプリによりレンタカー、カーシェアリング、鉄道、バス、トラム、TfGM の Local Link Service（ドア・ツー・ドアのミニバスサービス）にアクセスでき、経路検索、予約、決済が可能となった⁴⁷⁸。

プロジェクト終了後の分析によると、公共交通機関に対する認識が向上し、参加者全員が、MaaS がグレーター・マンチェスターに貢献し得るとの意見で一致した。Fleetondemand 社は現在、TfGM と共同で、一部の交通サービスをより深く統合し、いかに同地域のより多くの人々に展開するか注目した第 2 段階のパイロットプロジェクトを検討している⁴⁷⁹。

⁴⁷⁶ Car Share GM (n.d.), “Frequently Asked Questions”, Car Share GM サイト <https://carsharegm.com/faq.aspx#involved> 2021 年 10 月 16 日閲覧。

⁴⁷⁷ Transport for Greater Manchester (n.d.h), “Cars and driving”, Transport for Greater Manchester サイト <https://tfgm.com/roads/cars-and-driving> 2021 年 10 月 13 日閲覧

⁴⁷⁸ Top Tech by Mills & Reeve (2020), “Fleetondemand and TfGM work in partnership to power a MaaS solution for Greater Manchester”, Top Tech by Mills & Reeve サイト <https://toptech.mills-reeve.com/news-library/2020/4/9/fleetondemand-and-tfgm-work-in-partnership-to-power-a-maas-solution-for-greater-manchester-4mnpa> 2021 年 10 月 24 日閲覧。

⁴⁷⁹ Mobbileo (n.d.), “TfGM: IMOVE City MaaS Project”, Mobbileo サイト <http://mobbileo.com/wp-content/uploads/2021/06/Mobbileo-Case-Study-TfGM-IMOVE-Project.pdf> 2022 年 1 月 20 日閲覧。

第3項 TfGM Sustainable Journeys 認定

マンチェスターの企業、組織は TfGM Sustainable Journeys 認定プログラムに申請することにより、持続可能な移動に対する取組（電気自動車の調達、従業員に対する持続可能な移動の奨励・支援など）に対する認定を受けることができる。認定レベルとしては以下がある⁴⁸⁰。

- ブロンズ認定：持続可能な移動の支援に対するコミットメント
- シルバー認定：移動アクション・プランの策定
- ゴールド認定：持続可能な移動に対する取組の実施
- プラチナ認定：移動に関する行動変革の実証

最高レベルにあたるプラチナ認定を受けた組織としては、職員の 75%以上が持続可能な手段で通勤し、また、大学所有の自動車における電気自動車の増加に取り組んでいるマンチェスター・メトロポリタン大学がある⁴⁸¹。これらの認定を受けることにより、地元の組織や企業は自組織が環境対策に関する意識が高いことを広く知らしめることができることに加え、このような活動を通じてマンチェスター大都市圏におけるカーボンニュートラル実現に資することが期待されている。

第4項 モビリティハブ

1) Ancoats モビリティハブ計画

2021年7月、マンチェスター市役所と住宅不動産企業の Manchester Life とのジョイントベンチャーである Manchester Life Strategic Development Company が提出した、市街中心部に隣接する Ancoats 地区に8階建ての都市型モビリティハブ「Ancoats Mobility Hub」を建設する計画が同市により承認された⁴⁸²。Ancoats では産業革命時代に紡績工業が栄え人口も増加したが、第二次世界大戦後には紡績産業がほぼ完全に衰退し、工場は閉鎖され、老朽化した空き工業施設が多く残った⁴⁸³。現在は歴史的地区として文化財保護に向けた活動や、住宅地としての再生・再開発計画が進められており、同モビリティハブの創設は、これらの地域開発計画や TfGM の「2040年に向けた市街中心部交通戦略（City Centre Transport Strategy to 2040）」に呼応するものである⁴⁸⁴。同ハブの開発管理は Manchester Life Strategic Development Company が行い、運営はマンチェスター市役所と、選定中のパートナーにより行われる⁴⁸⁵。

⁴⁸⁰ Transport for Greater Manchester (n.d.i), “Celebration and Awards”, Transport for Greater Manchester サイト <https://tfgm.com/travel-choices/accreditation> 2021年10月24日閲覧。

⁴⁸¹ Transport for Greater Manchester (2020), “TfGM recognises Greater Manchester businesses’ contributions to sustainable travel”, Transport for Greater Manchester サイト <https://news.tfgm.com/news/tfgm-recognises-greater-manchester-businesses-contributions-to-sustainable-travel> 2021年10月22日閲覧。

⁴⁸² Manchester Life (n.d.), “Ancoats Mobility Hub”, Ancoats and New Islington パブリック・コンサルテーション サイト <https://www.haveyoursay-ancoats.co.uk/ancoats-mobility-hub> 2021年10月4日閲覧。

⁴⁸³ Michael E Rose, Keith Falconer, Julian Holder (2011), “Ancoats: Cradle of industrialization”, Historic England サイト <https://historicengland.org.uk/images-books/publications/ancoats/ancoats> 2021年10月4日閲覧。

⁴⁸⁴ Manchester Life (n.d.a), “PROPOSAL FOR THE ANCOATS MOBILITY HUB”, Manchester Life サイト <https://mcrlife.co.uk/the-hub/> 2021年10月4日閲覧。

⁴⁸⁵ Deloitte (2021), “Ancoats Mobility Hub Technical Case for the Hub”, マンチェスター市役所 (Manchester City Council) サイト https://mcrlife.co.uk/wp-content/uploads/2021/06/130627_FO_2021-TECHNICAL_CASE_FOR_THE_HUB-1692738.pdf 2021年10月4日閲覧。



外観イメージ



建設予定地

図 5-13 Ancoats Mobility Hub 計画 (外観イメージと建設予定地)

出典 Ancoats and New Islington 再生・近隣開発パブリック・コンサルテーションサイト⁴⁸⁶

Ancoats Mobility Hub は地域再生戦略の構成要素であり、同地域が魅力ある住宅地区へと変容するにつれ、地域コミュニティを支援、優先し、場づくりや近隣地域レベルでのモビリティの向上、マンチェスターのゼロ・カーボン目標に貢献するといった役割を担っている⁴⁸⁷。具体的には以下の取組が計画されている。

<1 階部分>

- 安全な自転車保管スペースを 150 台分設置し、自転車利用を主要な交通手段として促進する。
- 物流ハブにより小包の配送を集中管理し、ラストワンマイルの配送には電気自動車や電動カーゴバイクを利用する。スマート小包ロッカーなどを設置する。
- 商業施設やカフェ、公共用の着替え施設などを設置する。

<2 階以上>

- 約 400 台の駐車スペースを新設する。全体の 25%のスペースに電気自動車の充電ステーションを設置、今後需要に応じて 100%充電対応とすることができるようインフラ整備を行う。カーシェアリングを支援するためのスペースも用意し、自家用車の代替としてカーシェアリングやレンタカーの利用を促進する。

⁴⁸⁶ Manchester Life (n.d.b), “Ancoats Mobility Hub”, Ancoats and New Islington パブリック・コンサルテーションサイト

<https://static1.squarespace.com/static/5fbcdd69cb62876c45e905dd/t/60756579d148dc7bf613589c/1618306463034/Mobility+Hub+Consultation+Document> 2022 年 1 月 17 日閲覧。

⁴⁸⁷ Deloitte (2021)。

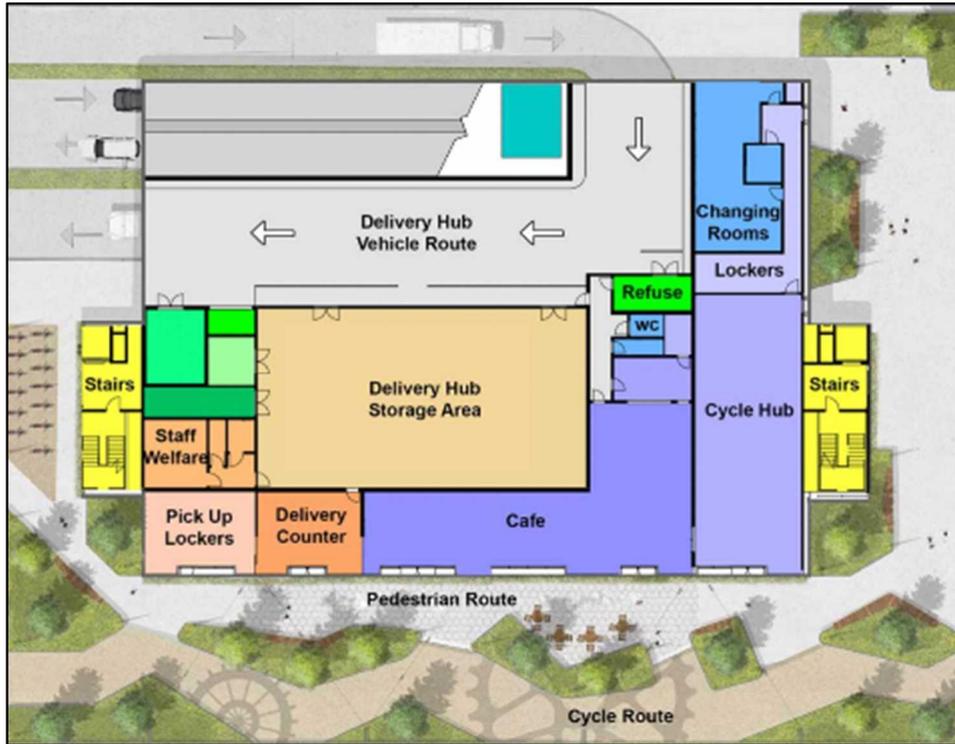


図 5-14 Ancoats Mobility Hub 計画 (1 階部分)

出典 Manchester Life⁴⁸⁸

上述のように、Ancoats Mobility Hub 計画は TfGM の 2040 年に向けた市街中心部交通戦略⁴⁸⁹の目標にも対応しており、また、同交通戦略においてはモビリティハブやパークアンドライド施設の例として言及されている。計画申請書類に記載されている TfGM 交通戦略の目標と Ancoats ハブの役割との関係を以下に要約する⁴⁹⁰⁴⁹¹。

⁴⁸⁸ Manchester Life (n.d.a)。

⁴⁸⁹ Transport for Greater Manchester (n.d.j), “City Centre Transport Strategy to 2040”, Transport for Greater Manchester サイト <https://tfgm.com/city-centre-transport-strategy> 2021 年 10 月 1 日閲覧

⁴⁹⁰ Deloitte (2021)。

⁴⁹¹ Hillbreak (2021), “Ancoats Mobility Hub Strategic Justification & Guiding Principles”, マンチェスター市役所 サイト

https://mcrlife.co.uk/wp-content/uploads/2021/06/130627_FO_2021-STRATEGIC_JUSTIFICATION-1692746.pdf 2021 年 10 月 5 日閲覧。

表 5-10 TfGM 市街中心部交通戦略と Ancoats Mobility Hub

TfGM 市街中心部交通戦略の目標	Ancoats Mobility Hub の役割
歩行が主要な移動手段となる	周辺 (Poland Street Zone) の駐車場を一カ所に集約し、近隣の道路ネットワーク内の住民の車による交通量を減らす。通勤者やビジターが歩行や自転車で市内中心部に移動することを促進する。魅力的で安全な歩行ルートを提供する。
市街中心部がよりクリーンになり、渋滞が減少する	市街中心部に隣接する場所に位置し、駐輪スペース、駐車スペース (電気自動車の充電設備を含む)、カーシェアリング施設などを提供することで自動車による移動を減少させ徒歩、自転車利用を促進する。これによりクリーンな空気や安全な環境を提供する。
自転車で移動する人が増加する	自転車道ネットワークに近い場所に位置し、安全な自転車保管スペース、シャワーや更衣室など通勤、通学に自転車を利用する人々のための施設を提供する。自転車、電動自転車レンタルの拠点となる可能性もある。
公共交通への接続が改善される	バスネットワークに近く、Metrolink (トラム) の New Islington 駅への徒歩ルートの起点でもある位置にあり、自動車で移動してきた通勤者やビジターが残りのルートを公共交通機関により移動できる。ハブ内の施設へのアクセスをアプリで管理し、このアプリにより近隣エリアで利用できる公共交通機関や持続可能な交通手段の情報を通知することも考えられる。
よりスマートで他モードと統合された駐車が行われる	市街中心部への主要ルート (Oldham Road) に近接する位置にあり、市街中心部への車での移動者を取り込むことができる。施設インフラのデジタル化を目指している。自転車保管スペース、自転車レンタルなど、市街中心部への代替的交通手段を提供する。
より持続可能、効率的な物品輸送、配送が行われる	周囲の道路で一日中、散発的に行われる配送を一カ所に集約する拠点となることにより、歩道に駐車された配送車が障害者やベビーカーの移動を妨害するなどの街路環境を改善する。ラストマイルの配送はカーゴバイクや小型電気自動車で行うことが計画されている。
市街中心部に恩恵をもたらすイノベーションが推進される	電気自動車の充電設備やデジタル化されたインフラによりスマートな交通手段の提供を目指し、市街中心部の未来のモビリティゾーン (Future Mobility Zone) への移行を支援する。

出典 Ancoats Mobility Hub 計画申請書類^{492,493}を基に作成

2) アクティブトラベルハブ

2020年9月、マンチェスターの不動産企業 Bruntwood が、TfGM との協力により新しいアクティブトラベルの取組を立ち上げた。安全かつ持続可能な手段により通勤の再開を奨励し、同市の経済回復を支援することを目的とし、よりアクティブな移動と心身の健康を促進するためのポップアップ (仮設) ハブの設置を行う取組である⁴⁹⁴。

これらのアクティブトラベルハブは、マルチモーダルな移動を推進すべく、新しく自転車通勤を始める人々や以前から自転車通勤している人々に対し、市内に安全に移動するためのサポートやガイダンス、自転車のメンテナンスなどのサービスを提供する。また、自動車や公共交通機関の代わりに、徒歩やキックボード、ローラーブレードなどのアクティブな通勤

⁴⁹² Deloitte (2021)。

⁴⁹³ Hillbreak (2021)。

⁴⁹⁴ Bruntwood (2020), “Bruntwood TfGM launch new active travel hubs Manchester”, Bruntwood サイト <https://bruntwood.co.uk/news/bruntwood-tfgm-launch-new-active-travel-hubs-manchester/> 2021年10月15日閲覧。

手段を利用する人たちに、地図や経路に関する情報提供を行う⁴⁹⁵。

各ハブでは、自転車の初心者や経験の浅い人々が指導や経験のある人々から指導やサポートを受けることができる「Bezzie（ベスト・フレンドの意）」スキームの実施や、自転車の必需品キット、自転車レンタル、各種機材の割引や無料提供も行われている⁴⁹⁶。

第5節 英国 グレーター・マンチェスター インタビュー結果

第1項 Transport for Greater Manchester : TfGM

要点

- Transport for Greater Manchester (TfGM) は、2023 年に開始予定のバスネットワークのフランチャイズ化により、バスネットワークの統合が可能となり、利用者に提供できる価値が高まると期待している。
- ただし、フランチャイズ化に反対する地元のバス事業者が起こした訴訟により、フランチャイズ化が遅れる可能性がある。
- フランチャイズの下での運行頻度は、TfGM が乗客の需要に関する独自のデータを収集するまでの間、当面は民間事業者が提供してきた既存のサービス水準に従う。
- TfGM のイノベーション・チームは、中小企業と提携した新技術の検討、導入において重要な役割を果たしている。
- TfGM のマルチモーダル・モビリティハブ（” Travel Hub” ）計画は、導入の初期段階にある。

ヒアリング先

Nicola Kane 氏 : Head of Strategic Planning, Insight, and Innovation

Ian Palmer 氏 : Head of Modelling and Analysis

Sam Li 氏 : Senior Innovation Officer

1) 「グレーター・マンチェスター交通戦略 2040 (Greater Manchester Transport Strategy 2040) 」

TfGM は、2015 年に「グレーター・マンチェスター交通戦略 2040 (Greater Manchester Transport Strategy 2040) 」の策定を開始し、2017 年に発表した。同戦略は、地方自治体が地域交通計画 (LTP) を策定するという法定要件を満たしているが、最近まで中央政府は地方自治体による LTP の更新時期について厳格な要求は設定しておらず、中央政府からの資金提供の要件でもなかった。しかし TfGM は、新たな長期戦略計画に価値があると考え、自発的に新戦略の設定に取り組んだ。

⁴⁹⁵ Bruntwood (2020)。

同トラベルハブの構想では公共交通機関との接続には重きが置かれておらず、アクティブな通勤手段を奨励することが主眼となっている。

⁴⁹⁶ Bruntwood (2020)

同戦略の基盤として、TfGM が戦略本体に先駆けて 2015 年に発表した「ビジョン」文書⁴⁹⁷では、持続可能な経済成長、生活の質、気候変動や空気の質といった環境面に対する公共交通システムの貢献に焦点が当てられ、5 つの空間的テーマに沿った目標が項目化されている⁴⁹⁸。ビジョンの実現のための具体的なアクションは 5 年毎の実施計画として設定されており、現行の実施計画は 2021～2026 年⁴⁹⁹を対象としている。同計画は、現在グレーター・マンチェスター合同行政機構（Greater Manchester Combined Authority : GMCA）が策定している、より広域の土地利用計画とも整合している。

2021～2026 年の 5 年実施計画におけるインフラ投資に対しては、中央政府から都市地域の持続可能な交通資金（City Region Sustainable Transport Settlement : CRSTS）が支給される。統合された計画と、大規模な市民協議により投資の根拠を十分に示したことから、10 億 7,000 万ポンドと同資金の対象となる 8 地域の中で最大の金額を確保している⁵⁰⁰。政府のガイドラインによれば、同資金は大量輸送交通ネットワーク、持続可能な交通手段の開発、雇用、レジャー、住宅用地域の新規開発、交通のイノベーション創出に利用することができる。

TfGM が掲げている「適正なミックス（Right Mix）」⁵⁰¹は、2040 年までにグレーター・マンチェスターの全交通手段の 50%を持続可能な交通手段とする目標である。この目標はさらに移動の種類によって細分化されており、例えば市街中心部への移動においては 90%を持続可能な交通手段とすることを目指している。同ミックスは代表的な世帯に対する調査によるベースラインデータと、中心部の移動状況を調査して設定した目標であり、目標達成までの中間シナリオも実施計画に提示されている。Kane 氏は、「野心的ではあるが確かな（ambitious but credible）」水準であると述べている。

2) バスフランチャイズ制の導入

a) フランチャイズ制導入に期待される効果

グレーター・マンチェスターにおけるフランチャイズ化の動きは、公共当局による地域バスネットワークのコントロールを取り戻すべきという考えから始まった。1986 年の規制緩和後の状況において、英国のバス市場の約 80%は商業輸送サービスを行う民間事業者によって支配されており、それぞれの事業者が独自の時刻表、ビジネスモデル、発券・運賃体系等を有する。このような状態では、統合、調整されたバスネットワークを利用者に提供することは極めて困難である。TfGM がフランチャイズ制の導入に期待しているのは、このネットワーク分断化の解決につながる効果である。利用しやすい統合されたネットワークを提供することは、自家用車利用の削減のためにも特に重要な要素である。

⁴⁹⁷ Transport for Greater Manchester (n.d.k), “GREATER MANCHESTER TRANSPORT STRATEGY 2040 OUR VISION”, Transport for Greater Manchester サイト https://assets.contentful.com/nv7y93idf4jq/Ykfjd8IKMCe4cYuyv2i6v/89f015d16abcfb2595630ceb1be9d99e/14-1882_GM_Transport_Vision_2040.pdf 2022 年 1 月 19 日閲覧

⁴⁹⁸ 第 3 節 SUMP における目標 第 1 項 空間的テーマ毎に分類された SUMP の目標 参照。

⁴⁹⁹ Transport for Greater Manchester (2021)。

⁵⁰⁰ 英国交通省 (2021g), “City Region Sustainable Transport Settlements: guidance for mayoral combined authorities”, GOV.UK サイト <https://www.gov.uk/government/publications/city-region-sustainable-transport-settlements-developing-proposals/city-region-sustainable-transport-settlements-guidance-for-mayoral-combined-authorities>

2022 年 1 月 19 日閲覧。

⁵⁰¹第 3 節 SUMP における目標 第 2 項 SUMP 実施計画（2021～2026 年） 参照。

また、同地域ではバスの利用者が減少しており、民間企業が、補助金なしでの運営は採算が合わないと判断した路線から撤退している。現在 TfGM は、民間企業が撤退した路線を、公共契約で運営するための入札を行うことで、1つ1つの穴を埋めている。フランチャイズ制が導入されれば、商業運営されているサービスと、入札で契約されたサービスとの隔たりを解消し、バスネットワークをより効率的に設計することができる。ひいては、利用者に提供できるコストパフォーマンスが向上する。

b) 計画の現状

現在の計画では、2023年から2025年にかけて3段階でのフランチャイズ・ネットワークの導入が予定されている。TfGM は、技術的分析や市民協議などの段階を経てフランチャイズ化計画を進めてきたが、コロナ禍により、分析結果を再検討し、状況の変化を考慮して新たな協議を行う必要が発生した。TfGM は2021年3月に最終的な分析文書を提出し、グレーター・マンチェスター市長がフランチャイズ制の導入決定を発表した。

しかし、バス事業者はフランチャイズ化に強く反対している。2021年5月、バス事業者は、市長の決定が法的に不適切であったとし、フランチャイズ化の実施を遅らせることを目的として、TfGM が行った分析の無効化を求める訴訟を開始した。同訴訟についてはまだ判決が下されていない。TfGM は2022年2月にフランチャイズ・ネットワークの入札開始を予定しているが、それまでに判決が下されなければ予定どおりに入札を行うことはできない。

c) パートナーシップ不採用の理由

TfGM は、当初、拡大パートナーシップ (Enhanced Partnership) またはアドバンスト・クオリティ・パートナーシップ・スキーム (Advanced Quality Partnership Schemes) といったパートナーシップ制⁵⁰²も検討していた。しかし、これらのパートナーシップでは、TfGM は運賃や統合発券を独自にコントロールすることはできず、事業者の合意を得る必要がある。ところが事業者は従来から運賃収入を管理する権利を放棄することには当然消極的であることから、パートナーシップの具体的な内容において公共交通当局とすべての事業者が合意に至るのは容易でない。特に各事業者に拒否権が与えられる一方で、パートナーシップの構築には全事業者からの全体総意を得ねばならない。TfGM は事業者に拡大パートナーシップに対する提案の提出を求めたものの、全体総意が得られる現実的な案として実際に提出された提案内容は非常に緩い取り決めであり、TfGM としてはこれに合意することができなかった。したがって TfGM は、パートナーシップ制ではなくフランチャイズ制を選択した。

ウェスト・ミッドランズの公共交通当局である Transport for West Midlands が拡大パートナーシップを設立しているが、同地域全体ではなく、一路線のみを対象としたものである。同様に、マージーサイド (Merseyside) 地域の拡大パートナーシップは、児童向け輸送のみを対象としている。

⁵⁰² 拡大パートナーシップ (Enhanced Partnership) 及びアドバンスト・クオリティ・パートナーシップ・スキーム (Advanced Quality Partnership Schemes) は、2017年バスサービス法により、地域バスサービス改善を目的として、公共交通当局と民間事業者とのパートナーシップ締結の法定メカニズムとして導入された。(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4章 英国 第3項 地域交通事業に関する法規制 1) バスサービス法 (2017年) 参照)。

d) サービス頻度の決定

現在、TfGM は移動の開始点、終着点に関するデータを収集していないため、最も適切なサービス頻度を決定することができない。したがって、フランチャイズの開始時には、民間事業者が現在提供しているサービスレベルを適切な水準と想定することになっている。TfGM が独自のデータを収集できるようになった後、路線と運行頻度を再評価することになる。

都市部で人気の高い路線については、需要に合わせて（商業ベースでの決定方法と同様に）頻度を選択する。過疎地や夕方・週末については、今後、運行頻度に関する政治的な基準が設定されるとみられる（政策的には、30 分に 1 本を最低水準と考えている）。これが実現してから、TfGM は、基準レベルのサービスを確保するために地方自治体からどれだけの追加資金が必要かを判断することになる。政治家側は、フランチャイズ制の開始に伴いサービス頻度を上げることに関心を示しているが、イングランドの地方自治体が追加資金を調達する方法はほとんどないため、困難であると考えられる。

e) DRT について

従来、DRT（デマンド交通サービス）は、他の交通サービスと統合された形では提供されてこなかった。また、DRT は慈善団体やボランティアによって運営されており、「プロフェッショナル」とは言い難かった。さらに、利用者あたりのコストが高いという問題もあった。フランチャイズ制のもと、TfGM は DRT の見直し、改善を行う予定である。また、入札により契約が結ばれているバスネットワークにおいて DRT でカバーできる部分があるか、あるいは入札によるバスサービスをより多く提供できるかも検討する。運行頻度の決定と同様、まず、人々がどこでバスサービスを利用しているか、どこで DRT などの他のモードとの統合を望んでいるかを理解するために、より多くのデータを収集する必要がある。

f) 人材の必要性

1980 年代に公営のバスネットワークを運営していた人々のほとんどが引退し、ロンドンにおいてのみフランチャイズ制が運営されているため、国内で公営のバス計画担当者の存在が希少となっている。TfGM にとっても、地域のバスネットワーク全体を管理することは新たな挑戦である。そこで現在 TfGM は、ロンドンの公共交通当局である Transport for London に知識移転を依頼している。

3) 財政

グレーター・マンチェスターのバスサービスの総予算は年間約 3 億ポンドで、内訳は以下のとおりである。

- 2 億ポンドは運賃収入で賄われ、1 億ポンドは補助金で賄われる。補助金の約半分は中央政府から、半分は地方政府から支給される。
- 中央政府が事業者提供する資金のほとんどは、バスサービス事業者補助金（Bus Service Operators Grant : BSOG）を介して支給される。また、中央政府は、障害者や高齢者に適用されるバス運賃割引分を事業者に払い戻すための資金を TfGM に提供する。
- グレーター・マンチェスターの地方自治体は、交通税を通じて交通サービスに対する資金提供を行う。これには、法律で義務付けられていない運賃割引のための資金も含まれる。例えば、16 歳から 18 歳を対象とする割引運賃（法定外）の提供には、

年間約 1,500 万ポンドの費用がかかる。また、学校向け輸送サービスや病院のミニバスサービス向けの資金も含まれる。

4) 新しいモビリティと道路空間活用

TfGM イノベーションチーム

グレーター・マンチェスターはこれまで、また現在において自動運転車、MaaS、交通最適化のためのビデオ分析などを含むイノベーション・プロジェクトを実行している。TfGM のイノベーションチームは 4~5 年前に設立され、公共セクターにおける他機関とは異なり、中小企業の製品に実験、展示の機会を提供しながら新しいソリューションの試行、実行に取り組んでいる。同チームは、技術の進歩に対して人間中心の視点を持ち、まず市民の問題に焦点を当て、次に社会的なニーズに対応するため、利用可能なソリューションをどのように適用するかを検討する。そして、必要な規制、潜在的リスク、市民の態度等を理解することで、新技術の導入計画の策定を支援する。これは、ソリューションが必要かどうか、あるいはどのように必要なかを判断する前に、技術ありきでソリューションを導入しようとする取り組み方とは対照的である。

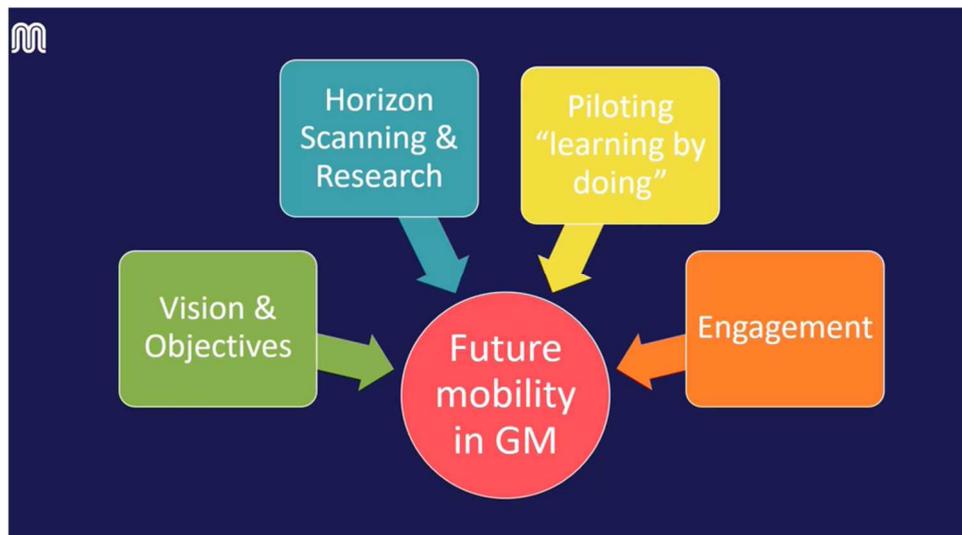


図 5-15 TfGM イノベーションチームのフォーカス

出典 TfGM

a) 電動キックボード

政府による電動キックボードシェアリングのトライアルに 2 つの地区で参加している。これまでの結果では、電動キックボードの利用が自動車やタクシーによる短距離移動、一部の徒歩による移動を代替していることが示唆されている。

b) MaaS

TfGM は、MaaS を、公共交通機関の利用を促進し、また新しいモードを導入するための重要な手段と考えている。MaaS は、交通機関の需要と供給に関する重要なデータを収集するための貴重な手段でもある。



図 5-16 TfGM が MaaS に期待する効果

出典 TfGM

多くの MaaS 事業者が一般市民向けの事業に集中する一方、TfGM は従業員向けソリューションにも注目し、マンチェスター空港で MaaS を従業員の福利厚生として提供するトライアルを実施したことがある。MaaS アプリによって持続可能な移動が促進され、車での通勤が減り、駐車場の空きスペースができ、駐車場の商業提供により収益生成につなげるという期待があり、評価は良好であった。

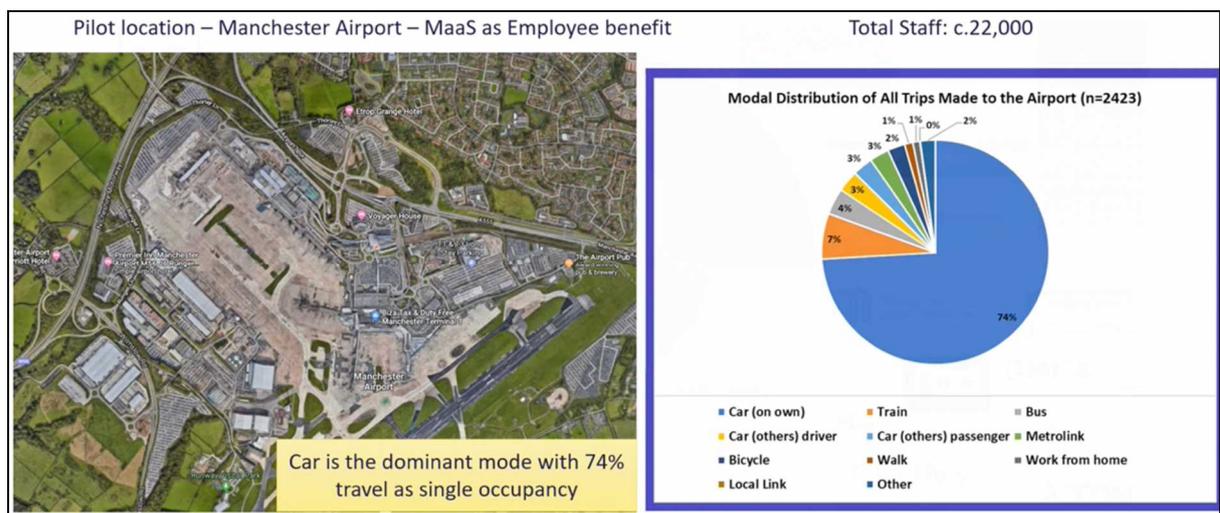


図 5-17 マンチェスター空港 MaaS トライアル

出典 TfGM

現在は、MaaS の今後のあり方について検討している段階である。MaaS 事業者により MaaS 技術は利用可能となっており、また、新しい交通モードは MaaS を念頭に置いて設計されているものの、従来のモード（公共交通機関）の技術的準備状況、特に決済に関して課題が残っている。また、コロナ禍により会社への出勤が少なくなったことや、バスフランチャイズ化（後述）など、社会や交通の仕組みが抜本的に変化する中、MaaS ソリューション

がどのように機能するかについても考察中である。MaaS スキームは従業員を対象とすべきか、交通の脱炭素化を促進するための「モビリティ・クレジット (mobility credits)」と関係づけられるか、といった検討課題もある。

c) マルチモーダル・モビリティハブ

グレーター・マンチェスターは多心型の地域であり、都市中核部のほかに、小規模の拠点地区がいくつか存在する。TfGM はここ 10 年間に、このような拠点地区においてトラム、鉄道、バスの結節点となり、また多くの場合で屋根付きの自転車駐輪場も有するマルチモーダル・インターチェンジ施設 (本節 5) に後述) の設立に多くの予算を費やしてきた。同取組は、モビリティの改善だけを目的としたものではなく、経済的に低迷する拠点地区の再生計画の一部でもある。これらのインターチェンジ施設は全て TfGM が所有し、コミュニティを支え、高品質な公共交通を統合された形で提供する、魅力的な空間として設計されている。

より小規模なモビリティハブであるトラベルハブ (Travel hubs) は、開発の初期段階にある。Travel hubs は主にトラムの駅周辺に配置される設備で、会員制のレンタカー、宅配ロッカー、自転車や電動キックボードのレンタル等、公共交通だけでなくより幅広いサービスの統合を目指している。過去 1 年間、トラムの停留所で 2 台の電気自動車シェアリング車両を使った試験を行い、住宅地域、拠点地区、トラムの停留場等により多くのトラベルハブを効果的に展開するための計画を策定中である。

5) マルチモーダル施設

グレーター・マンチェスターでは、過去 10 年以上にわたり、トラム、鉄道、バス、自転車駐輪場などを統合した大型マルチモーダル施設の整備に多大な投資を行ってきた。この「インターチェンジ」と呼ばれるマルチモーダル施設の改修は、都市中核部を再生し、各移動手段のつながりを改善する地域的な取組の一環である。主な目的は、快適な設備を追加した、より近代的な施設を作ることである。どちらかというとも既存施設の更改の側面が大きく、シェアモビリティ等の先進サービスが統合されている印象はないが、一部に公共交通の接続性の改善や、ショッピングセンターや自然道へのアクセス改善も意図されていることから、以下にその代表的な施設事例を参考として紹介する。

Altrincham インターチェンジ

ひとつの代表例は、鉄道、トラム、バスの駅として機能する Altrincham インターチェンジである。2013 年 7 月から 2014 年 12 月にかけて、1900 万ポンドを費やし全面的に再開発が行った。その目的は、完全バリアフリーの近代的なコンコースと、すべての移動手段に対応する単一の乗車券販売所の整備による既存施設改良であった。

このアップグレードは、交通機関間の接続性、乗客情報システム、現地のビデオ監視の改

善にも貢献した⁵⁰³⁵⁰⁴⁵⁰⁵。



図 5-18 Altrincham インターチェンジ

出典 TfGM⁵⁰⁶

Wythenshawe インターチェンジ

もう一つの例は、Wythenshawe インターチェンジ（マンチェスター・バラ内）である。地域再生のために新たに 600 万ポンドの改修工事を行い、2015 年に再オープンした。TfGM の売店、自転車駐輪場、改良された CCTV、乗客案内システムが新設された。さらに、屋根には 72 枚のソーラーパネルが取り付けられ、建物のエネルギーの約 10%を賄うことができる。マンチェスター市議会の担当者は、この新しいインターチェンジによって人々が仕事やサービスにアクセスしやすくなっただけでなく、建物自体がこの地域における真の投資であり、主要な公共施設が環境に配慮した形で運営できることを実証している、と述べている。このインターチェンジは、Wythenshawe 地区の中核部における広範囲な再生の一環として実施された⁵⁰⁷。

Stockport インターチェンジ

2021 年、TfGM が資金を提供する Stockport インターチェンジ施設の更改が始まった。こ

⁵⁰³ Messenger Newspapers (2014), “New Altrincham Interchange opens for passenger connections”, Messenger Newspapers サイト <https://www.messengernewspapers.co.uk/news/11651955.new-altrincham-interchange-opens-for-passenger-connections/> 2021 年 12 月 15 日閲覧。

⁵⁰⁴ Today News (2014), “First look: The new £19m Altrincham Interchange, and all the details about where to catch your bus”, Today News サイト <https://altrincham.todaynews.co.uk/2014/12/07/news/first-look-the-new-19m-altrincham-interchange-and-all-the-details-about-where-to-catch-your-bus/> 2021 年 12 月 15 日閲覧。

⁵⁰⁵ Place North West (2011), “Altrincham Interchange plans submitted”, Place North West サイト <https://www.placenorthwest.co.uk/news/altrincham-interchange-plans-submitted/> 2021 年 12 月 15 日閲覧。

⁵⁰⁶ Transport for Greater Manchester (2019), “Altrincham Interchange interior”, Transport for Greater Manchester サイト <https://news.tfgm.com/resources/altrincham-interchange-interior> 2022 年 1 月 26 日閲覧。

⁵⁰⁷ Manchester Evening News (2015), “Wythenshawe's new £6m transport interchange to open this week”, Manchester Evening News サイト <https://www.manchestereveningnews.co.uk/news/greater-manchester-news/wythenshawes-new-6m-transport-interchange-9740813> 2021 年 12 月 15 日閲覧。

のプロジェクトには1億2000万ポンドの費用がかかると予想されており、緑の屋根、2エーカーの公共スペース、都市鉄道の駅との接続性の改善も見込まれている。この計画には以下が含まれている。

- 完全バリアフリーの屋根付き乗客用コンコースと座席のある待合スペース
- 鉄道駅、ショッピングセンター、川へのつながりが改善された、歩行者のためのより良く、より簡単な都市中核部へのルート
- 将来的なバスサービスの拡大に対応できる20カ所のバス乗り場
- 新設されたバスと電車の運行情報画面や乗客のための売店
- 完全バリアフリーのトイレ
- 自転車駐輪場
- 2エーカーの公園への直接アクセス
- 約200戸の賃貸マンション



図 5-19 Stockport インターチェンジ イメージ

出典 TfGM⁵⁰⁸

第2項 マンチェスター市役所

要点

「Ancoats Mobility Hub」の建設は、地域再生計画の一環であると同時に、人々の自家用車の利用や駐車に関する概念を大きく変え、渋滞の緩和やより持続可能なモビリティへの移行を促進するための取組である。

プロジェクト案は、マンチェスター市役所、Manchester Life、Transport for Greater Manchester だけでなく、地元及び市の不動産デベロッパーの参加により作成された。

モビリティハブはマンチェスター市役所が所有し、初期の運営もカウンシルが行う予定である。

モビリティハブ内の駐車スペースは、不動産デベロッパーが購入またはレンタルできるよ

⁵⁰⁸ Transport for Greater Manchester (n.d.), “Stockport-interchange”, Transport for Greater Manchester サイト <https://tfgm.com/stockport-interchange> 2021年12月15日閲覧。

うにする方向で検討している。近隣の新築住宅プロジェクトは、駐車スペースが限られた形で建設される。

マンチェスターは、近隣地区レベル、グレーター・マンチェスター地域レベルで統合された計画の策定に 10 年以上前から重点を置いてきた。統合的計画の提示により、英国政府からの資金獲得にも成功している。

ヒアリング先

Becca Heron 氏 : Strategic Director, Growth & Development

Shelagh McNerney 氏 : Senior Project Manager

Adam Wilkinson 氏 : Interim Director Commercial (Growth & Development)

Robert Scott 氏 : Principal Policy Office

1) 2040 年に向けた市街中心部交通戦略 (City Centre Transport Strategy to 2040)

マンチェスター市役所、サルフォード市役所、TfGM は 2021 年 3 月、「2040 年に向けた市街中心部交通戦略 (City Centre Transport Strategy to 2040)」⁵⁰⁹を発表した。両カウンシルと TfGM の各担当者によるワーキンググループが設立され、共同で策定された戦略である。市街中心部の将来として、ヒューストンやデトロイトのような車中心の都市ではなく、アムステルダムやコペンハーゲンのような公共交通と歩行が中心の姿を想定している。具体的には、上述のグレーター・マンチェスター交通戦略 2040 のうち、市街中心部に焦点を当てた目標を実現することを目的としており、TfGM の掲げる「適正なミックス (Right Mix)」⁵¹⁰に従った大幅なモーダルシフトの実現を目指す内容となっている。

2) 新しいモビリティと道路空間活用

a) Ancoats mobility Hub⁵¹¹

① 背景

Ancoats 及び New Islington は、マンチェスター市街中心部の北東、徒歩圏内にある地区である。旧工業地帯であるが、この 20 年間、マンチェスター市役所と、アラブ首長国連邦 (United Arab Emirates : UAE) の投資会社である Abu Dhabi United Group との投資により、住宅地とオープンな公共スペースに重点を置き、飲食業の店舗なども含む大規模な再開発が行われてきた。現在、同地区には多くの若手プロフェッショナルが居住している。

「Ancoats Mobility Hub」の建設は、このような地域再生計画の一環であると同時に、人々の自家用車の利用や駐車に関する概念を大きく変え、渋滞の緩和やより持続可能なモビリティへの移行を促進するための取組である。同ハブには、電気自動車の充電設備を含む 408 台分の駐車スペース、カーシェアリングステーション、自転車シェアリングステーション、宅配便の預かり及びラストマイル配送用の施設などが設置される。同地域の新規住宅プ

⁵⁰⁹ Transport for Greater Manchester (n.d.j).

2021 年 12 月 22 日閲覧

⁵¹⁰ 2040 年までにグレーター・マンチェスターの全交通手段の 50%を公共交通機関またはアクティブな移動手段とする目標 (第 3 節 SUMP 及び近年の交通関連の施策 第 1 項 SUMP で掲げられている目標及び戦略 2) SUMP 実施計画 (2021~2026 年) 参照)

⁵¹¹ 第 4 節 新しいモビリティと道路空間活用 第 4 項 モビリティハブ 1) Ancoats モビリティハブ計画 参照。

プロジェクトにおいて駐車スペースを限定し、モビリティハブを利用させることで、中心部でのモーダルシフトを促し、より多くの土地を開発目的に利用できるように設計されている。

また、グレーター・マンチェスターの首長は、英国政府の Transforming Cities Fund⁵¹²を通して提供された資金の多くをアクティブモビリティに投資することを決定している。そのため、不動産や公共空間の開発による都市再生に加え、Ancoats 地区では徒歩や自転車での移動を促進する「Active Travel Corridors」への投資も行っている。

② プロジェクト案の作成

マンチェスター市は、一区画の土地を個別にとらえるのではなく、地区毎に戦略的再生枠組みを多数策定し、近隣地区レベルでの統合的な計画を行っていることで知られている。同ハブの建設についての正式な意思決定は、住宅不動産企業 Manchester Life（マンチェスター市役所と Abu Dhabi United Group のジョイントベンチャー）の戦略委員会によって行われるが、プロジェクト案は、グレーター・マンチェスター合同行政機構（Greater Manchester Combined Authority : GMCA）の交通部門である Transport for Greater Manchester (TfGM) など、複数の関係者の意見を取り入れて作成された。特に駐車場に関する取組を調整するため、地元及び市の不動産デベロッパーも早期段階から計画に関わっている。

建設予定地はマンチェスター市役所が所有しており、同市役所が同ハブの所有者となる。運営モデルについては、このような革新的な計画を実現するためにまずはカウンスルがリスクをとって運営を開始し、その後ほかの選択肢を検討することとした。

プロジェクト申請は受理され、2022年の着工を予定している。

③ 市民協議

モビリティハブの計画過程においては、市民協議が常に必要とされてきた。また、マンチェスター市役所は、地元住民の全面的な支持を得るために、法律で定められた以上の水準で市民協議を行う傾向がある。

なお、数年前にマンチェスター市役所と Manchester Life は、多くのステークホルダーとの協議を経て「近隣開発枠組（Neighborhood Development Framework）」を策定した。多くの開発案が評価される際の基準となるマスタープランという位置付けであり、新しい開発案が同枠組で示されたビジョンに沿わないものであれば、地元のステークホルダーから抗議を受ける可能性が高い。

④ 財源

モビリティハブの資金は、公的資金と民間資金の双方で賄われる予定である。ただし民間企業は、財政面から長期持続性が不透明な、独特の新規プロジェクトには投資したがないため、当面は多額の公共投資が必要となる。

マンチェスター市役所はまず、イングランドにおける低価格住宅の開発を担当する政府機関である Homes England に支援を求めることとした。Homes England は同ハブを、建設が計画されている住宅物件を支える重要なインフラとみなしており、その結果、多額の資金援

⁵¹² イングランドの都市における公共交通機関や持続可能な交通インフラへの投資資金

GOV.UK (2021b), “Transforming Cities Fund”, <https://www.gov.uk/government/publications/apply-for-the-transforming-cities-fund> 2021年12月22日閲覧。

助が得られる可能性がある。Homes England は、Ancoats 地区再開発の一環である他のプロジェクトへの融資にも携わっている。

その後、民間投資を誘致することを計画している。モビリティハブの具体的な経営モデルはまだ決まっていないが、同市役所は近隣の住宅プロジェクトや商業施設のデベロッパーに、ハブ内のスペースの購入やレンタルを呼びかけることで、投資資金を回収することを想定している。最終的に民間投資を呼び込むことは、Homes England からの初期資金を確保するための重要な要素でもある。

b) インターチェンジ施設

グレーター・マンチェスターでは、過去 10 年間にいくつかのインターチェンジ施設の整備が行われた⁵¹³。その背景には、2008 年頃、マンチェスター市役所が、ロンドンと同様に、市街中心部にアクセスする車両に課す渋滞税 (congestion charge) の導入を検討していたことがある。カウンシルは、渋滞税を導入するには当然、自家用車の代替となる手段を提供する必要があると考え、地域公共交通の整備計画を作成して国に助成金を要請することとした。

住民投票の結果、渋滞税の導入は断念されたが、公共交通インフラの整備計画については、国から多額の財政支援を得ることができた。インターチェンジ施設は Ancoats のモビリティハブと同様、単独プロジェクトではなく、グレーター・マンチェスター地域全体におけるモビリティの改善計画の一環として位置付けられている。英国政府への助成金の申請を提出するのは同地域の意思決定機関である GMCA であるが、計画は交通部門である TfGM と協力し、GMCA に属する自治体の意見を取り入れて作成された。

グレーター・マンチェスターでは、10 年前に GMCA が正式に設立される以前から、域内の各地区間の協力に対し先進的に取り組んできた。特に、バスやトラムの路線は複数の地区に跨るため、交通分野は複数の組織による連携が特に重要である典型的な例である。自治体当局と TfGM が頻繁に議論を行い、例えば、TfGM が GMCA に属する各自自治体と協力して策定した「グレーター・マンチェスター交通戦略 2040 (Greater Manchester Transport Strategy 2040)」において、地域全体で整合性があり、あらゆるモードを統合した交通分野での目標が設定されている。英国政府は現在、地域全体で調整され、整合の取れた取組であることを条件に、合同行政機構⁵¹⁴に大規模な資金援助を行っている。グレーター・マンチェスターは、従来から重点を置いてきた統合的計画の提示により、政府からの資金獲得に成功している。

⁵¹³ 第 5 節 英国 グレーター・マンチェスター インタビュー結果 第 1 項 Transport for Greater Manchester : TfGM 5) (参考) インターチェンジ施設 参照。

⁵¹⁴ 2021 年現在、英国には 10 の合同行政機構 (combined authorities) が存在する。

第6章 英国 サフォーク郡

サフォーク郡 (Suffolk County) は、イングランドの東部 (イースト・オブ・イングランド地域) に位置する行政州 (非都市郡: Non-metropolitan County) で、面積約 4,106 km² に人口約 76 万人 (2020 年時点) を有する⁵¹⁵。北はノーフォーク郡、西はケンブリッジシャー郡、南はエセックス郡、東は北海に面しており、海岸部は英国の自然美地域に指定されている。同郡は、全体的にほぼ平坦な地形の古くからの農業地帯である。人口は分散しており、英国国家統計局 (Office for National Statistics : ONS) によると、同郡の人口の 40% は地方に住んでいる⁵¹⁶。サフォーク郡の行政システムは、カウンティ (郡) とディストリクトの二層制で、サフォーク郡役所が統括している。同様の二層制行政を採用している英国の 27 の非都市郡の中で、サフォーク郡の人口は第 6 位である⁵¹⁷。郡庁所在地はイプスウィッチ (Ipswich) で、2021 年現在の人口は約 13 万人である⁵¹⁸。

公共交通網はバスサービスが中心で、同郡庁によって組織されている。バス市場は規制緩和されており、民間企業数社を中心に合計で約 40 社の事業者によって補助金なしで商業輸送サービスが提供されているが、バスサービス全走行距離の約 10% は郡役所との契約により補助されている。郡庁はまた、需要に応じた DRT サービスを主に地方 (農村部) に提供している。

サフォーク郡庁は、2021 年 3 月にイングランドを対象に発表された「国家バス戦略 (National Bus Strategy)」の拡大パートナーシップ (Enhanced Partnership : EP) スキームをサフォーク郡でも導入することを 2021 年 6 月 15 日に決議した⁵¹⁹。国家バス戦略は、助成金を通して地方バスサービス活性化を奨励する。その要件として、地方自治体によるバスサービス改善計画 (Bus Service Improvement Plan : BSIP) 立案と提出が義務付けられており、同郡は 2021 年 10 月 7 日にサフォーク郡バス改善計画 (2021 年) を発表し、その費用として (3 年間で) 5,000 万ポンドを政府に申請した⁵²⁰。

第1節 サフォーク郡交通管轄の組織・財政等

⁵¹⁵ Suffolk Observatory (n.d.), “Welcome to the Suffolk Observatory”, Suffolk Observatory サイト <https://www.suffolkobservatory.info/> 2021 年 10 月 11 日閲覧。

⁵¹⁶ Suffolk County Council (2021), “SUFFOLK BUS SERVICE IMPROVEMENT PLAN”, Suffolk County Council サイト <https://www.suffolk.gov.uk/assets/Roads-and-transport/public-transport-and-transport-planning/Suffolk-Bus-Service-Improvement-Plan.pdf> 2021 年 10 月 21 日閲覧。

⁵¹⁷ 英国に 48 ある典礼郡 (Ceremonial Counties) の中では 36 位である。Academic (2010), “Ceremonial counties of England”, Academic サイト <https://en-academic.com/dic.nsf/enwiki/208557> 2021 年 10 月 14 日閲覧。

⁵¹⁸ 2021 年現在 133,384 人

Population Hub (2021), “Population of Ipswich”, Population Hub サイト <https://population-hub.com/en/gb/population-of-ipswich-5523.html> 2021 年 10 月 12 日閲覧。

⁵¹⁹ Suffolk County Council (n.d.), “National Bus Strategy in Suffolk”, Suffolk County Council サイト <https://www.suffolk.gov.uk/roads-and-transport/transport-planning/national-bus-strategy-in-suffolk/> 2021 年 10 月 19 日閲覧。

⁵²⁰ 2021 年 10 月 7 日付。

Suffolk County Council (2021a), “Cabinet to study £50 million plan to boost Suffolk bus services”, Suffolk County Council サイト <https://www.suffolk.gov.uk/council-and-democracy/council-news/show/cabinet-to-study-50-million-plan-to-boost-suffolk-bus-services> 2021 年 10 月 12 日閲覧。

第1項 地方自治に関する組織・制度

前述のように、イングランドの地方行政制度において、ロンドン以外の大部分の地域では、上層の広域自治体であるカウンティとディストリクトが、それぞれ異なる責任を負う二層制がとられている。サフォーク郡も、ロンドン以外の大部分の地域と同様、上層の広域自治体であるカウンティと、都市部の自治区であるバラ (borough) 、及び下層の基礎自治体であるディストリクトのそれぞれが、異なる責任を負う二層制がとられている。

サフォーク郡の行政区は、郡庁所在地で、最大都市であるイプスウィッチ (バラ) と計 5 つのディストリクトで構成されている (図 6-1 図 6-1、表 6-1 参照) ⁵²¹。

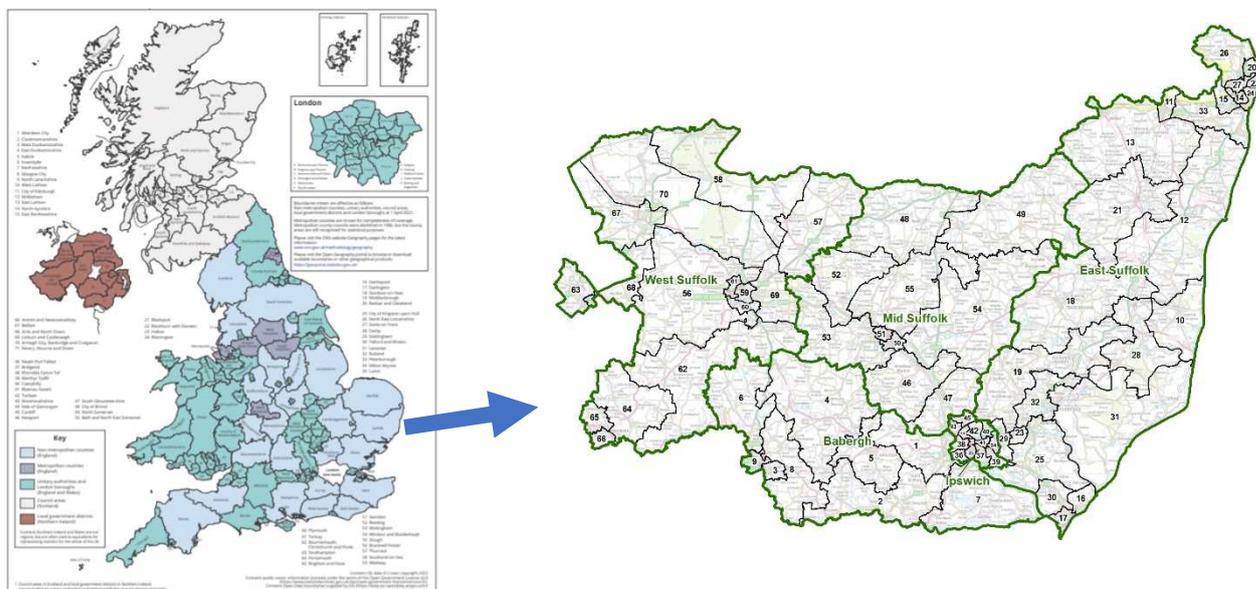


図 6-1 サフォーク郡の位置 (左) と行政区画 (右)

出典 (左) 英国国家統計局⁵²²

(右) The Local Government Boundary Commission for England⁵²³

表 6-1 サフォーク郡の 5 つの行政区画概要

	分類	地区名	人口 (2020) ⁵²⁴	面積 (km ²)	人口密度
1	バラ (Borough)	イプスウィッチ	135,979	39.42	3,449 人/km ²
2	ディストリクト (District)	東サフォーク	250,373	518	483 人/km ²
3		中央サフォーク	104,857	871	120 人/km ²
4		ベイバ (Babergh)	92,735	595	156 人/km ²
5		西サフォーク	177,302	1,036	171 人/km ²

出典 複数資料を基に作成

⁵²¹ Vision North West (n.d.), “Map of Suffolk”, Vision North West サイト

<https://www.visitnorthwest.com/counties/suffolk/> 2021 年 10 月 26 日閲覧。

⁵²² 国家統計局 (2021a), “Counties and Unitary Authorities (April 2021) Map in United Kingdom”, 国家統計局

Open Geography Portal サイト <https://geoportal.statistics.gov.uk/documents/counties-and-unitary-authorities-april-2021-map-in-united-kingdom/explore> 2022 年 3 月 15 日閲覧。

⁵²³ Local Government Boundary Commission for England (n.d.), “Suffolk City Council”, Local Government

Boundary Commission for England サイト <https://www.lgbce.org.uk/all-reviews/eastern/suffolk/suffolk-county-council> 2022 年 3 月 15 日閲覧。

⁵²⁴ Suffolk Observatory (n.d.a.), “Population”, Suffolk Observatory サイト

<https://www.suffolkobservatory.info/population/#/view-report/23077d8970fa484491f7b5fb251344b2/iaFirstFeature> 2021 年 10 月 28 日閲覧。

サフォーク郡では、これらの地区から選出された 75 名の評議員 (elected councillors) がそれぞれ、以下の 6 分野の行政サービスを統括する理事会 (Directorates) に属し、その意思決定に関わっている (2021 年現在)。これらの 6 つの理事会の責任分野は次のとおりである⁵²⁵。

- 成人・コミュニティ向け行政サービス (Adult and Community Services : ACS)
- 児童・若者向け行政サービス (Children and Young People : CYP)
- 企業向け行政サービス (Corporate Services : CS)
- 消防・安全 (Fire and Public Safety : FPS)
- 経済成長・道路・インフラ (Growth, Highways and Infrastructure : GHI)
- 健康福祉 (Public Health : PH)

GHI (経済成長・道路・インフラ) 理事会の下での交通・道路関連分野における郡庁の役割は「サフォークの道路、歩道、公道の維持整備と改善、交通計画立案、環境問題対策、交通安全推進、公共交通手段 (旅客輸送 : passenger transport) の調整」と規定されている。公共交通に関して、郡役所の役割が調整に限定されている背景には、英国でのバス市場規制緩和や、2010 年 9 月に同郡の予算を削減するために、多くのサービスを外部委託するとカウンシルが決定したことなども挙げられる⁵²⁶。また、一部の公共サービスに対する責任は、サフォーク郡庁と、バラ・ディストリクト、および教区 (パリッシュ : parish) 委員会の間で共有されており、公共交通に関する責任もその中に含まれている⁵²⁷。

第2項 サフォーク郡地域交通管轄機関 (Local Transport Authority : LTA)

サフォーク郡の地域交通管轄機関 (Local Transport Authority : LTA) はサフォーク郡役所である。他の LTA と同様、サフォーク郡は民間事業者が商業ベースでバスサービスを提供していない地域における公共交通サービスに対し入札を実施している。カウンシルは、通学バスなども含め、こうした非商業ベースの公共輸送バスサービスの費用を負担するほか、高齢者、障害者、児童及び若者向けの割引料金による旅客輸送サービスを提供する事業者に、払い戻し (福祉的運賃補填) を行っている⁵²⁸。

旅客輸送 (Passenger Transport) は、サフォーク郡役所の道路交通部門の下に置かれた Suffolk County Council Passenger Transport⁵²⁹の管轄であるが、郡役所の非営利会社組織であるサフォークオンボード (Suffolk on Board) が、入札や契約のガイダンス提供も含め、その調整を請け負っている⁵³⁰。また、公共交通には通学手段の提供なども含まれるため、

⁵²⁵ 詳しくは、ディストリクト、バラなど 63 のディヴィジョン (小地区) を代表する 75 名の選出評議員からなる。

Suffolk County Council (n.d.a), "Corporate Leadership Team and directorates", Suffolk County Council サイト <https://www.suffolk.gov.uk/council-and-democracy/council-directorates-services-and-senior-officers/directorates/> 2021 年 10 月 1 日閲覧。

⁵²⁶ BBC (2010), "Suffolk County Council to outsource most services", BBC サイト <https://www.bbc.com/news/uk-11398678> 2021 年 10 月 15 日閲覧。

⁵²⁷ Suffolk County Council (n.d.a)。

⁵²⁸ Suffolk County Council (2021)。

⁵²⁹ Suffolk County Council (n.d.b), "Roads and transport", Suffolk County Council サイト <https://www.suffolk.gov.uk/roads-and-transport/> 2021 年 10 月 11 日閲覧。

⁵³⁰ Suffolk on Board (n.d.), "Working with Suffolkonboard", Suffolk on Board サイト <https://www.suffolkonboard.com/working-with-suffolkonboard/> 2021 年 10 月 2 日閲覧。

上述の6つの理事会のうち成人向け（ACS）と児童向け（CYP）理事会の一部の事業も委託されている⁵³¹。

サフォークオンボードは、バス、電車、自転車、徒歩、自家用車、通学、地方交通（Rural Transport）、高齢者・障害者向け割引料金輸送、16～19歳の乗客に大人のバス運賃から25%割引するエンデバーカードスキームなどを運営している⁵³²。

第3項 財政及びバスサービス向けの助成金

サフォーク郡の公共交通機関は、約250のルートで構成されるバスネットワークを中心に構築されている⁵³³。バスの全走行距離のほぼ90%は商業ベースで運営されている。250のうち、商業ベースの運営が困難な41のルートは、カウンシルの助成を受けており、2018/19年度の助成額は175万ポンド（過去助成最高額2009/10年度の422万ポンドの約40%に減少）だった⁵³⁴。

サフォーク郡では、郡の公共予算削減に伴い、2019年9月に、郡の助成なしにバスサービスが運営できるか否かを11の大手バス会社と協議する機会を持った。2019年当時、サフォークでは211のルートで構成されているバスネットワークのうち、61が公的補助で運営されていたが、このうち23のルートに対する公的補助が停止されることになった⁵³⁵。

公共交通の補助費用は郡役所の予算から拠出されるが、英国政府からの助成金も充てられている。また、ディストリクトなどの自治体も部分的にバスサービスを助成している。そのうちの主要な助成金枠であるCOVID-19バスサービス支援助成（COVID-19 Bus Service Support Grant : CBSSG）とバスサービス事業者補助金（Bus Service Operators Grant : BSOG）について以下に概略を示す。

1) COVID-19バスサービス支援助成（COVID-19 Bus Service Support Grant : CBSSG）

COVID-19サービス支援助成（COVID-19 Bus Services Support Grant : CBSSG）は、コロナ禍における英国バス産業を支援するための英国交通省からの助成金である⁵³⁶。サフォーク郡における最初のCBSSG助成金は、2020年3月13日から同年6月8日までの約3か月間に、約41万ポンドを交通省助成金対象事業者（バス事業者）に4週間毎、3回の分割で支払われた。最初の助成金は、2019/20年度の入札ルートによる運行距離に基づいて、各事業者に分割で支払われた。競争入札を経て締結された契約のみが助成金交付対象となっていた。

⁵³¹ Suffolk on Board (n.d.)。

⁵³² Suffolk on Board (n.d.a), “Suffolkonboard”, Suffolk on Board サイト <https://www.suffolkonboard.com/> 2021年10月7日閲覧。

⁵³³ Suffolk County Council (2021)。

⁵³⁴ WhatDoTheyKnow (2019), “Bus service provision”, WhatDoTheyKnow サイト https://www.whatdotheyknow.com/request/bus_service_provision_556 2021年10月7日閲覧。

⁵³⁵ 2019年6月19日付。

Suffolk County Council (2019), “Conversations start as county council seeks solutions to bus funding challenge”, Suffolk County Council サイト <https://www.suffolk.gov.uk/council-and-democracy/council-news/show/conversations-start-as-county-council-seeks-solutions-to-bus-funding-challenge> 2021年10月15日閲覧。

⁵³⁶ 2021年11月4日にCBSSGは終了し、Bus Recovery Grantに移行した。

英国交通省 (2021e), “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> 2021年10月19日閲覧

第2回目の助成金については、2020年6月9日から2020年8月3日までに約27万ポンドが、1回目と同様の分割方式で支給され。交通省のガイドライン改訂により、2回目は、1回目に助成金を受け取れなかった商業ベース及び緊急運行の事業者も助成金交付対象に含まれた。また、コロナ禍におけるバスの安全確保のためにサフォーク郡役所が負担した費用をCBSSGから回収することも許可された⁵³⁷。

第3回目の助成金は2020年8月4日から9月28日までを助成することを目的とした27万3,000ポンドで、主に入札によるサービスのみ提供している事業者を対象としてCOVID-19対策の清掃、標示、社会的距離の測定、マスクなど個人保護装備（Personal Protective Equipment：PPE）、運行再開、およびその他の安全運行コストの補填として支給された⁵³⁸。なお、助成金交付を希望する事業者は、郡に申請書を提出する必要がある⁵³⁹。サフォーク郡では、約40の事業者がバスサービスを提供しており、そのうち18社がこれまでにCBSSGを受領している。以下の表に、1～3回目のCBSSG交付対象事業者と助成金額を示す（表6-2参照）⁵⁴⁰。

表 6-2 COVID-19 バスサービス助成金交付対象事業者と助成金額

事業者名	1回目 2020年 3/13-6/8	2回目 2020年 6/9-8/3	3回目 2020年 8/4-9/28
BACT	£19,585.32	£6,039.75	£6,666.85
Big Green Bus Company	£2,123.27	£564.91	£568.62
BorderBus	分配無し	£15,149.68	£14,767.29
BSEVC	£29,864.15	£12,412.38	£12,123.18
CATS	£33,058.91	£22,597.82	£22,476.55
Chambers	£3,145.44	£836.86	£793.44
Coach Services	£94,499.64	£25,142.24	£24,563.61
Felix Taxis	£1,407.42	£374.45	£373.68
First in Norfolk & Suffolk	£44,539.33	£22,393.40	£29,059.89
Galloway	£8,871.43	£22,959.86	£10,967.40
Hadleigh CT	£25,188.93	£7,466.05	£8,197.75
Ipswich Buses	£22,497.60	£23,245.24	£30,658.95
Minibus & Coach Hire	£8,499.46	£2,289.00	£2,099.88
Mulleys	£87,567.80	£24,773.21	£26,530.29
Simonds	分配無し	£55,370.92	£54,101.70
Stephensons	分配無し	£5,556.90	£5,431.32
Suffolk Norse	£3,327.76	分配無し	£3,327.76
TVN	£32,503.31	£23,584.81	£24,075.03
合計	£416,679.77	£270,757.50	£273,455.43

出典 Suffolk on Board のデータを基に作成

⁵³⁷ Suffolk on Board (n.d.), “Covid-19 Bus Service Support Grant (CBSSG)”, Suffolk on Board サイト <https://www.suffolkonboard.com/working-with-suffolkonboard/covid-19-bus-service-support-grant-cbssg/> 2021年10月14日閲覧。

⁵³⁸ Suffolk on Board (n.d.)。

⁵³⁹ Suffolk on Board (2021), “Devolved BSOG Grant - Annual Outputs Report 2020-21”, Suffolk on Board サイト <https://www.suffolkonboard.com/working-with-suffolkonboard/devolved-bsog-grant-annual-outputs-report-2019/> 2021年10月28日閲覧。

⁵⁴⁰ Suffolk on Board (n.d.)。

2) バスサービス事業者補助金 (Bus Service Operators Grant : BSOG)

バスサービス事業者補助金 (Bus Service Operators Grant : BSOG) は、英国の地方バスサービスおよび地域交通機関の運営主体に対する (年間消費量に基づく) 燃料コストの払い戻しを目的に、2014 年以前は、交通省が独占的に直接管理していた。2014 年 1 月以降、地方バスサービスを助成する責任は地方自治体に委譲され、交通省が郡役所に毎年補助金を交付するシステムに移行した⁵⁴¹。

交通省は同補助金交付にあたり、地方バスサービス (コミュニティ輸送を含む) と、そのようなサービスのためのインフラを提供するためにのみ使用するという条件を課している。2014 年 1 月以降、サフォーク郡役所は、この資金をバスサービスの入札契約支払いの一部 (あるいは全部) として使用している。現在、主に地方 (農村部) かサフォーク郡役所の予算で運営資金を提供できていない一部のバスサービスは、同補助金を全ての資金源としている。また、BSOG は、リアルタイムバス情報 (Real Time Passenger Information : RTPI) の運用と後述のコネクティング・コミュニティ (Connecting Communities) DRT サービス、その他の小規模プロジェクトにも充てられている⁵⁴²。

第2節 サフォーク郡の交通インフラと主要な事業者

第1項 交通インフラ概要

サフォーク郡の主要交通インフラは、郡庁所在地であるイプスウィッチと、郡北東部の海岸沿いの町ローストフト (Lowestoft)、郡西部にあるベリーセントエドマンズ (Bury St Edmunds) の 3 つの郡内主要都市と、イプスウィッチから 108 キロ南西にあるロンドンや、72 キロ南西にあるケンブリッジ、73 キロ北東にあるノーリッチなどのイギリスの主要都市を結ぶ鉄道及び幹線道路を中心としたネットワークからなる (図 6-2 参照)⁵⁴³。サフォークの 3 つの主要都市である、イプスウィッチ、ローストフト、及びベリーセントエドマンズと、それらの都市周辺の鉄道・バスネットワークを下図に示す (図 6-3、図 6-4 参照)^{544,545,546}。

⁵⁴¹ 英国交通省 (2015), “Bus services: grants and funding”, GOV.UK サイト

<https://www.gov.uk/government/collections/bus-services-grants-and-funding> 2021 年 10 月 31 日閲覧

⁵⁴² Suffolk on Board (n.d.)。

⁵⁴³ Suffolk on Board (n.d.c) “Suffolk Bus and Train Network”, Suffolk on Board サイト

<https://www.suffolkonboard.com/content/download/3vpL9wcWMrV8/2021-09-05+-Suffolk+Bus+and+Train+Network+Map.pdf> 2021 年 10 月 17 日閲覧。

⁵⁴⁴ Suffolk on Board (n.d.d), “Ipswich Bus and Train Network”, Suffolk on Board サイト

<https://www.suffolkonboard.com/content/download/Zq4lPaFKrRqe/Ipswich+Bus+%26+Train+Network.pdf> 2021 年 10 月 25 日閲覧。

⁵⁴⁵ Suffolk on Board (n.d.e), “Lowestoft Bus and Train Network”, Suffolk on Board サイト

<https://www.suffolkonboard.com/content/download/lvVPwaFOxRqA/Lowestoft+Bus+%26+Train+Network.pdf> 2021 年 10 月 26 日閲覧。

⁵⁴⁶ Suffolk on Board (n.d.f), “Bury St Edmunds Bus and Train Network”, Suffolk on Board サイト

<https://www.suffolkonboard.com/content/download/xzyPmatyr8v9/Bury+St+Edmunds+Bus+%26+Train+Network.pdf> 2021 年 10 月 27 日閲覧。



図 6-2 サフォーク郡の鉄道・バスネットワーク

出典 Suffolk On Board, Suffolk County Council

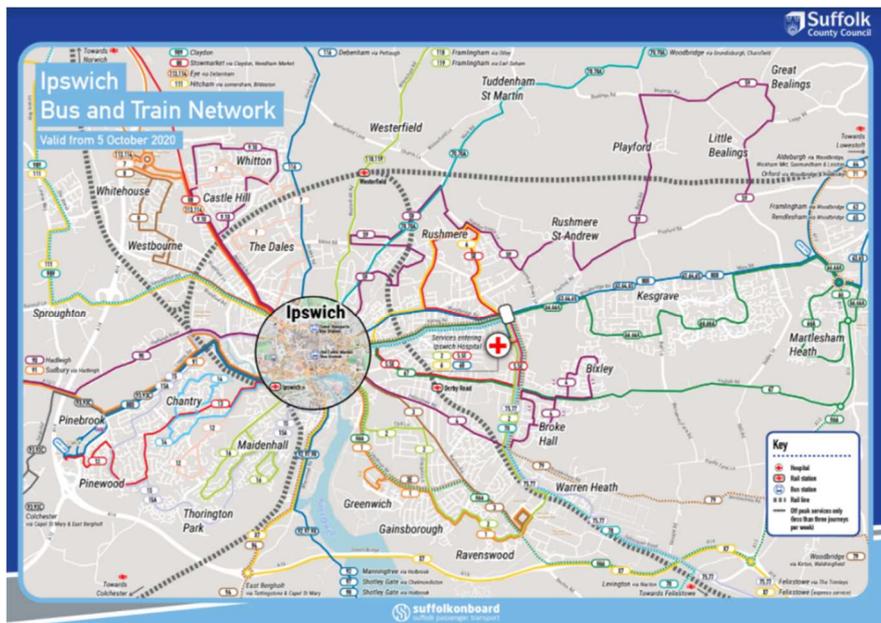


図 6-3 イプスウィッチの鉄道・バスネットワーク

出典 Suffolk On Board, Suffolk County Council

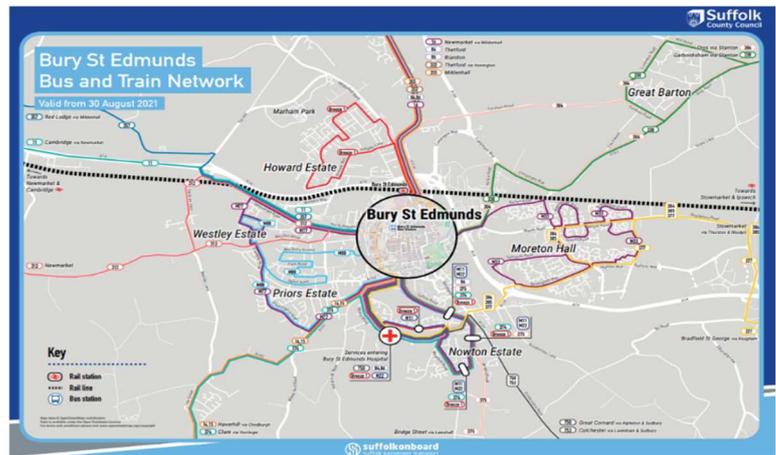


図 6-4 ローストフト (左) とベリーセントエドマンズ (右) の鉄道・バスネットワーク
出典 Suffolk On Board, Suffolk County Council

第2項 サフォーク郡全域のバス運行状況

サフォーク郡でも英国全体で見られる傾向と同様に、バスサービスは縮小する一途をたどっている。2019/20 年度のバスによる乗客の移動は 1,550 万回で、近年のバス移動数ピークを示した 2015/16 年度の 1,820 万回から減少した。また、運行距離で見ると 2016/17 年度の 1,940 万 km をピークに減少し、2019/20 年度は 1,500 万 km であった。特筆すべきはピーク時と 2019/20 年度を比べると、商業輸送 (図 6-5 青色部分) が 2 割弱減少したのに対し、公共輸送 (図 6-5 橙色部分) はピーク時の 3 分の 1 程度へと大幅に減少したことである。サフォーク郡では公共交通機関利用者の高齢化も進んでおり、バス移動の 32.5% (英国平均: 22.1%) は高齢者や障害者によるものだった⁵⁴⁷。

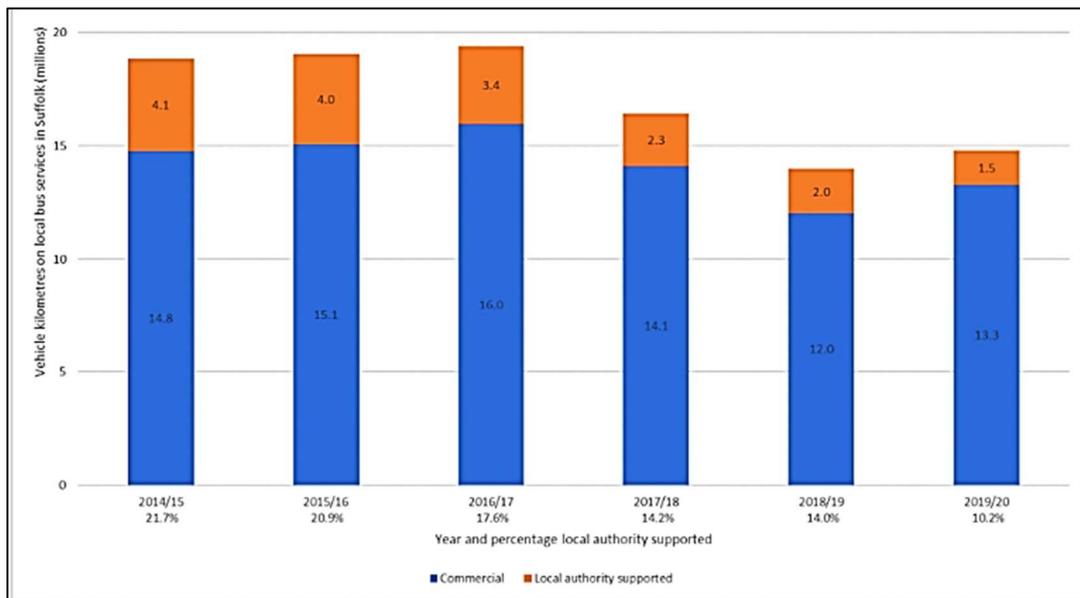


図 6-5 商業輸送と公共輸送の運行距離の変化

出典 Suffolk County Council

2021 年 10 月に、サフォーク郡は国家バス戦略の助成金 5,000 万ポンドを DfT に申請して

⁵⁴⁷ Suffolk County Council (2021)。

おり、この助成が得られれば、運賃値下げや休日夜間の運行改善が可能となるとしている。しかし、助成金が得られない場合、既存のバス路線の更なる削減につながるとしている⁵⁴⁸。

第3項 サフォーク郡の主なバス事業者

サフォーク郡のバス市場は規制緩和されており、大企業や小規模なコミュニティ事業者を含む約 40 の事業者が、バスサービスを提供している。サフォーク郡で最大手の 3 つのバス事業者（公共輸送と商業輸送の合計）を以下の表に示す^{549,550}。

表 6-3 サフォーク郡の主なバス事業者（2021 年）

企業名	本社(売上)	運行距離 Km/Week
First Group	Aberdeen, UK (£7.755 billion (2020) ⁵⁵¹)	130,699
Stagecoach	Perth, UK (£1.4 billion (2020) ⁵⁵²)	70,044
Ipswich Buses	Ipswich, UK (£9.6 million (2020) ⁵⁵³)	53,402

第4項 サフォーク郡で提供されている各種バスサービス

以下はサフォーク郡における代表的なバスサービスの事業例である。

1) イプスウィッチのバスサービス

サフォーク郡庁所在地であるイプスウィッチのほとんどのバスサービスは、Ipswich Buses または英国大手 First Group の現地子会社の First Eastern Counties Buses によって運営されている。Ipswich Buses は都市部においてより多くのサービスを提供する傾向があり、First Group は多くの農村地域をカバーしている。また、イプスウィッチと多くのサフォーク郡内外の近隣の村や町を直接結ぶバスサービスもある⁵⁵⁴。

Ipswich Buses は、イプスウィッチとその周辺地域で約 40 路線を運営している⁵⁵⁵。同社は 1985 年交通法に基づくバスサービスの規制緩和により、イプスウィッチ・バラ役所が所

⁵⁴⁸ SuffolkLive (2021), “Suffolk County Council promises cheaper bus fares if £50m funding bid successful”, SuffolkLive サイト <https://www.suffolklive.com/news/suffolk-county-council-promise-cheaper-6053356> 2021 年 10 月 22 日閲覧。

⁵⁴⁹ 全国大手のバス会社がローカルバスの名前・ブランドで運営しているケースも幾つかある。

⁵⁵⁰ 2021 年 11 月現在、42 のバス事業者が入札による公共交通サービスを提供している。業者一覧：Suffolk on Board (n.d.g), “Contacts”, Suffolk on Board サイト <https://www.suffolkonboard.com/contacts/> 2021 年 10 月 21 日閲覧。

⁵⁵¹ FirstGroup (2021), “Consolidated income statement (includes discontinued operations of First Student and First Transit)”, First サイト <https://www.firstgroupplc.com/investors/five-year-summary.aspx> 2021 年 10 月 11 日閲覧。

⁵⁵² StageCoach (2020), “Stagecoach Group Annual Report and Financial Statements 2020”, StageCoach サイト <https://www.stagecoachgroup.com/~media/Files/S/Stagecoach-Group/Attachments/investors/agm/annual-report-2020.pdf> 2021 年 10 月 6 日閲覧。

⁵⁵³ Global Database (2020), “IPSWICH BUSES LIMITED”, Global Database サイト <https://uk.globaldatabase.com/company/ipswich-buses-limited> 2021 年 10 月 7 日閲覧。

⁵⁵⁴ ipswich.gov.uk (n.d.), “Public transport”, ipswich.gov.uk サイト <https://www.ipswich.gov.uk/content/public-transport> 2021 年 10 月 19 日閲覧。

⁵⁵⁵ Ipswich Buses (n.d.), “Timetables”, Ipswich Buses サイト <https://www.ipswichbuses.co.uk/timetables/> 2021 年 10 月 1 日閲覧。

有する独立企業として設立された⁵⁵⁶557。

イプスウィッチ地域の公共バスサービスは、2020年5月に創設されたイプスウィッチ・クオリティ・バス・パートナーシップ（Ipswich Quality Bus Partnership：QBP）⁵⁵⁸により提供されている。この協定は、地域の持続可能な成長をサポートし、投資を呼び込み、地元企業をサポートすることを目的に、サフォーク郡役所、イプスウィッチ・バラ役所及びバス事業者の First Group、Ipswich Buses のパートナー間で締結された。この契約は、これらのパートナーが協力して、今後5年間にイプスウィッチ地域のバスサービスを改善するための実施項目とタイムラインを定めており、すべてのパートナーが正式に協定に署名している⁵⁵⁹。

イプスウィッチでは、1995年に英国で初めてQBPを締結した。しかしそれ以来、イプスウィッチのバス事業者と自治体政府とのQBPは締結されていなかった。以前のQBPでは、乗客数が65%増加したとされているため、2020年に締結されたこの新しいQBPでも同様の効果が期待されている⁵⁶⁰。以下の表に2020年イプスウィッチQBPの合意要項をまとめる。

表 6-4 イプスウィッチ・クオリティ・バス・パートナーシップ（QBP）合意事項

実施組織・事業者	実施合意事項
サフォーク/イプスウィッチ・カウンシル	バス優先措置・専用駐車レーンの実施で混雑時の運行改善 町の中心部に交通ハブとなるバス停設置
バス事業者（Ipswich Buses, First Group）	炭素排出基準改善・環境に配慮した運転トレーニング実施 主要ルートでの営業時間延長 モード間でのキャッシュレス/チケットシステム実装 バスの機内設備（Wi-Fi など）向上 各事業者による運賃の値上げは、1年に1回に制限

出典 Suffolk County Council⁵⁶¹

なお、2004年から2020年まで、Ipswich Buses は、イプスウィッチの2つのバスステーションの1つとサフォーク郡庁の間を運行する無料シャトルバスを運行していた。無料シャトルは、月曜日から金曜日の午後12時と午後2時まで、15分毎に運行され、郡の職員から高評価を得ていた。この無料シャトルサービスは、カウンシルの職員が支払う駐車料金によって賄われていた。しかし、無料シャトルサービスは、コロナ禍により、職員が自宅での勤

⁵⁵⁶ Ipswich Buses (n.d.a), “About Us”, Ipswich Buses サイト <https://www.ipswichbuses.co.uk/help-contact/about-us/> 2021年10月10日閲覧。

⁵⁵⁷ 2020年10月の英国会計監査院の報告書によれば、このような地方自治体所有のバス事業者は英国に5つ残っている（ブラックプール、イプスウィッチ、ノッティンガムシティ、レディング、ウォリントン）。会計監査院（National Audit Office）（2020）, “Improving local bus services in England outside London”, 会計監査院サイト <https://www.nao.org.uk/wp-content/uploads/2020/10/Improving-local-bus-services-in-England-outside-London.pdf> 2022年1月20日閲覧。

⁵⁵⁸ Suffolk County Council (2021)。

⁵⁵⁹ Suffolk County Council (2021)。

⁵⁶⁰ Suffolk County Council (2018), “Suffolk County Council Transport Mitigation Strategy for the Ipswich Strategic Planning Area”, Suffolk County Council サイト <https://www.suffolk.gov.uk/assets/Roads-and-transport/public-transport-and-transport-planning/ISPA-Transport-Mitigation-v13F.pdf> 2021年10月16日閲覧。

⁵⁶¹ Suffolk County Council (2021)。

務を始めた際に中止になり、現在のところ再開の見込みはない⁵⁶²⁵⁶³。なお、イプスウィッチ・バラ役所はサフォーク郡の LTA ではないが、2017 年に、イプスウィッチ内のいくつかのバスサービスを継続させるために補助金を提供した実績がある⁵⁶⁴。

2) デマンド交通 (DRT) : 「コネクティング・コミュニティ (Connecting Communities) 」サービス

予約を受けて運行する DRT サービスは、サフォーク郡の全地区で提供されており、特に農村地帯でコミュニティ内及びコミュニティ間の移動のための公共交通ネットワークとして重要な役割を担っている。この「コネクティング・コミュニティ (Connecting Communities) 」サービスは、従来の公共交通ネットワークにアクセスできない人々のために地域で組織されるサービスである。コネクティング・コミュニティサービスは、サフォーク郡役所が資金を提供し、7 つの小さな地元事業者を通じて運営されている。これらの事業者は、多くの場合、地元のボランティアを利用してサービスを提供する⁵⁶⁵。

コネクティング・コミュニティサービスの料金は、同等の走行距離のバス料金の平均に基づいている。コネクティング・コミュニティサービスの事業者は、通常のバスで使える割引バス券を受け付けていない。その代わりに乗客は、割引バス券を、コネクティング・コミュニティサービスで利用できるサフォーク・トラベルバウチャー (Suffolk Travel Voucher Scheme) と交換することもできる。これらのバウチャーの価値は年間 100 ポンドである⁵⁶⁶。2019/20 年度には、このようなコミュニティ輸送サービスに対し、サフォーク郡役所から 84 万 9,000 ポンド補助金が交付されている。一人 1 回のバス乗車単位でみると、補助額は 3 ポンドから 13 ポンド相当となる⁵⁶⁷。

具体例として、DRT によるコネクティング・コミュニティサービスを、主にサフォーク郡北東部の 5 つの地区で展開している非営利団体である BACT Community Transport (BACT) の例を挙げる。BACT は、ほとんどの場合、地元ボランティアのドライバーを活用し、ボランティアの自家用車、または小回りの利くミニバスで、高齢者や身体障害を抱える車椅子利用者などを対象に、個人の需要に応じてコミュニティをドア・ツー・ドアで結ぶ。このサービスを利用するには、月曜から金曜の午前 9 時から午後 4 時までに電話でサービスを予約する必要がある⁵⁶⁸。上述のように、既存のバスサービスを利用できないサフォーク郡の住民は BACT サービスで使用できる年間 100 ポンド相当のバウチャーを受け取る資格がある。

⁵⁶² ipswich.gov.uk (n.d.)。

⁵⁶³ East Anglian Daily Times (2017), “Ipswich free shuttle bus saved after borough picks up bill for service”, East Anglian Daily Times サイト <https://www.eadt.co.uk/news/ipswich-free-shuttle-bus-saved-after-borough-picks-up-bill-2366692> 2021 年 10 月 26 日閲覧。

⁵⁶⁴ Ipswich Borough Council (2013), “Borough Council steps in to save bus routes”, archive.today サイト https://archive.md/20130814093520/http://www.ipswich.gov.uk/site/scripts/news_article.php?categoryID=10077&newsID=1332 2021 年 10 月 1 日閲覧。

⁵⁶⁵ Connecting Communities (n.d.), “ABOUT”, Connecting Communities サイト <https://communities.Suffolk.on.Board.com/about/> 2021 年 10 月 24 日閲覧。

⁵⁶⁶ Suffolk County Council (2020), “Rural Mobility Fund: Call for Expressions of Interest – Application Form”, Suffolk County Council サイト <https://www.suffolk.gov.uk/assets/Roads-and-transport/transport-strategy-and-planning/Suffolk-County-Council-RM-Bid-West-Suffolk-West-4-June-2020.pdf> 2021 年 10 月 24 日閲覧。

⁵⁶⁷ Suffolk County Council (2020)。

⁵⁶⁸ BACT (n.d.), “Covid-19 – Statement”, BACT サイト <http://www.bactcommunitytransport.org.uk/> 2021 年 10 月 7 日閲覧。

コネクティング・コミュニティサービスは年中無休で運営されており、自家用車を利用できず、公共交通機関にもアクセスできない住民は誰でもこのサービスを利用できる。次に挙げるような目的で BACT によるコネクティング・コミュニティサービスを利用できる。

- 地元の買い物や個人的な用事
- 自宅や病院にいる友人や親戚への訪問
- 最寄りの公共交通機関（鉄道やバスの駅など）の利用のための移動
- 医療機関・歯科への通院

郡庁により認定を受けているボランティアが自家用車を運転して、移動ニーズのある乗客に乗合タクシーバスサービスを提供する。料金は、サフォーク郡庁が走行距離に対して設定している。走行距離は運転手の家から乗客を乗せる場所まで、そして目的地までの合計となっている。ボランティア車両での 1 回の移動には、最初の 4 マイルで最低 1.80 ポンド、その後 1 マイルごとに 45 ペンスの費用が加算される。乗客には予約時におおまかな料金の額が伝えられるが、ボランティア運転手の住む場所によって料金は異なる⁵⁶⁹。

この BACT サービスの原資の大部分は現在、サフォーク郡役所とのサービス契約に基づく BACT への支払いと運賃収入であるが、寄付も受け付け、資金調達活動も実施している⁵⁷⁰。その他、サフォーク郡に隣接するノーフォーク郡のサウスノーフォークカウンシルからの助成金など、乗客が住んでいる場所と理由に応じて、様々な小規模組織・団体からの助成金もある。例えば、地元の医療機関である Beccles Medical Centre と Bungay Medical Center はどちらも、化学療法または放射線療法を受けている患者の通院費用を賄うための資金を用意している。それらの治療以外の医療を受ける患者の通院費用を助成している医療機関もある⁵⁷¹。

3) 電気自動車によるオンデマンド・タクシーバス「Katch」（試験的実施）

サフォーク郡では、同郡北東部のイーストサフォーク・ディストリクト内で電気自動車を使用して、鉄道駅（ウィッカムマーケット：Wickham Market）と同ディストリクトの西にある古都フラムリングム（Framlingham）、及び東にあるスネイプ（Snape）などの小さな町を結ぶ DRT 乗合タクシーバスサービスの Katch を試験的に運用している（図 6-6 参照）。Katch はサフォーク郡の「サフォークバス改善計画（2021 年）」にも含まれている。Katch は 2021 年 5 月に特定地域で試験的に導入され、12 カ月の試行期間がある⁵⁷²。

同サービスには固定されたバス停があり、利用希望者は電話またはアプリを介して予約できる。予約なしに乗車することはできない。運賃は、既存バスサービスに準拠している⁵⁷³。

⁵⁶⁹ BACT (n.d.)。

⁵⁷⁰ BACT (n.d.a), “Funding”, BACT サイト <http://www.bactcommunitytransport.org.uk/funding/> 2021 年 10 月 2 日閲覧。

⁵⁷¹ BACT (n.d.b), “Cars”, BACT サイト <https://www.bactcommunitytransport.org.uk/waveney-suffolk-south-norfolk-community-cars/> 2021 年 10 月 2 日閲覧。

⁵⁷² ウィッカムマーケット駅からフラムリングムまでの距離は約 11 キロで、スネイプまでは、約 9 キロある。

Katchalift (n.d.), “On-demand electric taxi bus service between Framlingham/Snape - Wickham Market Railway Station”, Katchalift サイト <https://www.katchalift.com/> 2021 年 10 月 21 日閲覧

⁵⁷³ Katchalift (n.d.a), “What is Katch?”, Katchalift サイト <https://www.katchalift.com/#section-what-is> 2021 年 10 月 15 日閲覧。



図 6-6 Katch オンデマンド・タクシーバス

出典 Katch⁵⁷⁴

4) 通学用バス

他の地方自治体と同様に、サフォーク郡役所は 16 歳までの子供たちに自宅と学校間の交通手段を提供する責任がある⁵⁷⁵。自宅から学校への通学に関するスクールバスの郡予算は約 1,880 万ポンドとなっている⁵⁷⁶。スクールバス・サービスを受けられる資格は、最寄りの

⁵⁷⁴ Katchalift (n.d.a).

⁵⁷⁵ Thurston Parish Council (2019), "SCHOOL AND POST 16 TRAVEL POLICIES FOR SEPTEMBER 2019", Thurston Parish Council サイト <https://thurstonparishcouncil.uk/assets/Uploads/Item-1-2019-01-29-SCHOOL-AND-POST-16-TRAVEL-POLICIES-FOR-SEPTEMBER-2019.pdf> 2021 年 10 月 2 日閲覧。

⁵⁷⁶ Suffolk County Council (2021)。

学校からの距離、家庭の収入レベル、および生徒が障害を抱えているか、特殊教育の必要性があるか、などの事情により異なる⁵⁷⁷。郡が助成する通学用バスサービスを受けられない子供が、このサービスを利用したい場合、保護者はそれらのバスの座席を 1 学期あたり（1 座席）310 ポンドで購入することができる⁵⁷⁸。さらに、郡役所は、実用的であるとみなした場合、定期的に運行するローカルバスサービスの座席を通学用に確保するため購入することもある。この座席購入のための現在の資金調達額は年間約 15 万ポンドとなっている。

第5項 運賃スキーム

サフォーク郡で実施されている主なバス料金設定方法として、ゾーンシステム（区域：Zone）とフェアステージ（運賃区間：Fare Stage）がある。ゾーンシステムは、バスネットワークを幾つかの区域に分割し、一定のゾーン内の移動は定額料金を設定している。支払うバス料金は、その乗客が横断するゾーンの数によって異なる。フェアステージシステムは、バス路線をバス停の数により一定の運賃区間に分割し、支払うバス料金はその乗客が通過したフェアステージの数によって計算される⁵⁷⁹。

サフォーク郡のバスサービス料金は、それぞれ独自の運賃とチケットを設定する民間バス会社によって商業ベースで運営されているため、事業者によって異なる。しかし、多くの場合、それらの料金に対する何らかの割引プランが利用できるようになっている。例えば、ほとんどのバス事業者は、通常の運賃を支払う乗客が、複数乗車券を購入することでわずかな金額であるが、節約することを可能にするマルチトリップ乗車券を提供している。マルチトリップ乗車券の中には、特定のエリア内で一定の時間枠内で複数の利用を許可するもの（週次乗車券、月次乗車券、年次乗車券など）もあれば、特定の回数の乗車を許可するもの（10 回分の回数券など）もある⁵⁸⁰。

通常、5 歳から 15 歳までの子供は割引料金で利用できる。また、サフォーク郡役所は、16 歳から 19 歳までの若者を対象とした割引運賃が利用できるエンデバー（Endeavour）カードを採用している（図 6-7 参照）。このカードは、大人料金のバス料金を最低 25%節約できる⁵⁸¹。

⁵⁷⁷ Thurston Paris Council (2019)。

⁵⁷⁸ Suffolk on Board (n.d.h), “Spare seats”, Suffolk on Board サイト <https://www.suffolkonboard.com/school-travel/spare-seats/> 2021 年 10 月 2 日閲覧。

⁵⁷⁹ Suffolk on Board (n.d.i), “Maps”, Suffolk on Board サイト <https://www.suffolkonboard.com/buses/maps-fares-and-tickets/> 2021 年 10 月 6 日閲覧。

⁵⁸⁰ Suffolk on Board (n.d.i)。

⁵⁸¹ Suffolk on Board (n.d.j), “Endeavour Card”, Suffolk on Board サイト <https://endeavour.suffolkonboard.com/> 2021 年 10 月 9 日閲覧。



図 6-7 16～19 歳対象割引が利用できるエンデバークード

出典 Suffolk on Board

更に、イングランド全域で展開している、鉄道とバスを利用するトリップに使用できる割引マルチチケットシステムであるプラスバス（PlusBus）も導入されている。これは、列車とバスのコネクティビティ（接続性）を改善するための戦略で、これまでに発布されている公共交通改善法などの意図に沿うものである。PlusBus は、全国 280 か所の鉄道駅の切符売り場またはオンラインで列車の切符と一緒に購入できる。現在、同郡内では、イプスウィッチ、ベリーセントエドマンズ、ローストフトなどの市内で、PlusBus システムに参加しているバス事業者のサービスを同カードで無制限に利用することが可能になっている⁵⁸²。

PlusBus の運賃は 1 日 2.50 ポンドからで、地元の主要なバス会社からバスパスを購入するよりも安い設定になっている。16 歳未満は、大人の PlusBus の 1 日券の半額を支払う設定で、16～25 歳あるいは学生なら、PlusBus の 1 日チケット価格が 3 分の 1 になる。また、鉄道を利用すると PlusBus の 1 日チケットの価格が約 30% 割引になる⁵⁸³。

Plusbus や、子供・若者向け割引チケットの他に、高齢者及び身体障害者向け割引・無料バスサービスパス⁵⁸⁴、バスパス、バス券（バウチャー）なども提供されている⁵⁸⁵。これは英国の法令で定められている高齢者・障害者向け割引・無料輸送サービス・スキーム（English National Concessionary Travel Scheme）に準拠しており、バスサービス事業者は、その導入規定を遵守する必要がある⁵⁸⁶。

第6項 情報提供

サフォーク郡では、バスサービス改善の一環として広報宣伝も含め、市民への情報提供の改善を挙げている。現在、端末のアプリなどを通して、リアルタイムでバス運行の情報を提

⁵⁸² PlusBus (2021), “about PlusBus”, PlusBus サイト <https://www.plusbus.info/about-plusbus> 2021 年 10 月 10 日閲覧。

⁵⁸³ PlusBus (n.d.), “280 destinations nation-wide”, PlusBus サイト <https://www.plusbus.info/sites/default/files/PLUSBUS%20GB%20Map%20Sept%202019.pdf> 2021 年 10 月 10 日閲覧。

⁵⁸⁴ Suffolk County Council (n.d.c), “Public transport”, Suffolk County Council サイト <https://www.suffolk.gov.uk/roads-and-transport/public-transport/> 2021 年 10 月 21 日閲覧。

⁵⁸⁵ Suffolk on Board (n.d.k), “Concessionary Travel”, Suffolk on Board サイト <https://www.suffolkonboard.com/concessionary-travel/> 2021 年 10 月 16 日閲覧

⁵⁸⁶ Suffolk on Board (2021a) “Terms and conditions of contract – Sept 2021”, Suffolk on Board サイト <https://www.suffolkonboard.com/content/download/xzyrXyiJ6Vq9/Terms+%26+Conditions+of+Contract.pdf> 2021 年 10 月 16 日閲覧。

供するライブバスオンライン（図 6-8 参照）⁵⁸⁷や、経路検索にも利用できるトラベライン（Traveline）が利用されている。トラベラインは、英国全土で実施されている交通情報サービスで、サフォーク郡役所からの補助金付きの契約によりサービスを運営するバス事業者は参加が義務付けられ、必要コストを負担しなければならない⁵⁸⁹。



図 6-8 ライブバスオンラインアプリ画面

出典 Suffolk on Board

第3節 入札・契約に関する規定等

第1項 公共輸送サービスとその契約形態

サフォーク郡役所の旅客輸送課（Passenger Transport）は商業輸送サービスでは賄えないが市民が必要とするバスルートに対し、入札を通してバスやタクシー会社と「登録ローカルバスサービス」契約（Registered Local Bus Services contracts）を締結し、住民のための1）バス、2）タクシー、3）通学、4）特別支援教育通学（Special Educational Needs/Disability：SEND）、5）身体障害者向け、6）オンデマンドの地方交通サービス（DRT）など、6種類の公共輸送サービスを提供している。これらのサービスの車両のサイズは、2階建てバスから小型セダン車までさまざまであり、特定されたニーズにより決定される⁵⁹⁰。

原則として入札で最低価格を提示した事業者が公共輸送契約を得る。契約形態は大まかに2種類ある。一つは、1）コスト再償還（Revenue Guarantee/Minimum Cost basis）契約で、バス料金からの収益はすべて郡役所に帰属し、事業者に対して、運行に必要な費用を安定的に支払う。もう一つは、2）最低補助金（Minimum Subsidy Contract/Fixed Cost）契約で、事業者が運賃収入を保持し、郡がサービス提供コストの残額を支払う⁵⁹¹。その他、特別な

⁵⁸⁷ Suffolk on Board (n.d.), “Live Bus Times”, Suffolk on Board サイト

<https://www.suffolkonboard.com/mdv/livedepartureboard/> 2021年10月15日閲覧。

⁵⁸⁸ Suffolk on Board (n.d.), “Live bus information in Suffolk explained”, Suffolk on Board サイト

<https://www.suffolkonboard.com/content/download/mb6mGmf2GaqB/Live+departures+explained.pdf> 2021年10月15日閲覧。

⁵⁸⁹ Suffolk on Board (2021)。

⁵⁹⁰ Suffolk on Board (n.d.)。

⁵⁹¹ Suffolk on Board (2021)。

目的のための小規模な入札無しのサービス調達（De Minimis contracts、デミニミス契約）も実施されている⁵⁹²。

第2項 入札プロセス

1) 入札手続

公共輸送サービスを請け負う業者になるためには、まずサフォーク郡役所や、その他の自治体の外部委託業務の実施・管理を請け負っている Suffolk Sourcing⁵⁹³のオンライン入札管理システムである E-Tendering に登録する⁵⁹⁴。公共輸送サービス案件に応札したい事業者は、旅客輸送業者対象入札管理（Tender Management）システムである Dynamic Purchasing System for the supply of Passenger Transport Services（DPS）にログインし、入札意思を表明するための応募書式を提出する⁵⁹⁵。

参加資格を得た企業には、同 Suffolk Sourcing サイトの入札関連情報が送付され⁵⁹⁶、希望する事業者は、入札プロセスを開始する。ほとんどの場合、入札要件は1日の時刻表全体、または1日あたり1回の運行を元に構成される。入札案件、座席数による車両サイズを元にした入札単位である「ロット」として発行されることが多い⁵⁹⁷。

入札価格は、契約を履行するために事業者にかかる費用に加え、事業者の利益を含めた総額を提出する。また、郡役所が定める時刻表に沿って運行することを前提に一日の平均運行コスト（average daily rate）も提示する必要がある、事業者独自の時刻表変更は認められない。カウンシルは、曜日その他の運営要素により異なる詳細なレートを定めている（2021年11月現在）⁵⁹⁸。入札価格見積もりについては、現在運用されている同様の契約を参照することで、市場相場を確認できること、また、契約を継続することが経済的に不可能になるほど低価格での入札はしないようにとの忠告が、Suffolk on Board ウェブサイト上の入札に関する説明⁵⁹⁹に掲載されている。

2) 落札者の決定

現在、落札者の決定は原則的に最低の年間費用（Lowest Annual Cost）に基づき決定される。提示した最低価格が等しい入札が2つ以上ある場合は、それまでサービスを提供していた事業者を維持することが郡にとって有利かどうか検討される。そうでない場合、等しい

⁵⁹² Suffolk on Board (n.d.n), "Bus & Taxi Companies", Suffolk on Board サイト

<https://www.suffolkonboard.com/working-with-suffolkonboard/#tab-9760> 2021年10月13日閲覧。

⁵⁹³ Suffolk Sourcing は、サフォーク郡役所、ディストリクト及びバラ役所が、異なる自治体を横断して調達を一元化して協同して管理・実施できるシステムを提供するため、2010年に設立されたオンライン調達システムである。Suffolk Sourcing (n.d.), "Contact us", Suffolk Sourcing サイト <http://www.suffolksourcing.uk/contact.php> 2021年10月23日閲覧。

⁵⁹⁴ Suffolk on Board (n.d.)。

⁵⁹⁵ Suffolk Sourcing (n.d.a), "Tender Management", Suffolk Sourcing サイト <https://intendhost.co.uk/suffolksourcing/asp/ProjectManage/189> 2021年10月26日閲覧。

⁵⁹⁶ 入札はウェブ上で公示されているが、登録していない企業は入札に参加できない。

⁵⁹⁷ ロットベースの調達 ("lot" based procurement) のロットとは、DPS システムの入札単位で、16席以上と以下の2つのカテゴリーがある。

⁵⁹⁸ Suffolk on Board (2021b), "Live contracts 01/07/2021", Suffolk on Board サイト

<https://www.suffolkonboard.com/content/download/mv7ZnTP3lzV/2021-07-01+Contract+Live+List.pdf> 2021年10月29日閲覧。

⁵⁹⁹ Suffolk on Board (n.d.)。

最低価格を提示したそれらの事業者は、最良かつ最終的な価格を再提出するように求められる。再提出された価格においても等しく最低である組織が2つ以上ある場合は、例えば、コイントス（コインを投げ上げて落ちた裏表で落札者を決定）、抽選を行ったりと、勝者をランダムに選択する方法が使用される。結果は即通知される⁶⁰⁰。

入札対象路線の事業者選定・落選理由は、A) 最低価格、B) 郡にとって最も経済的に有利な条件、C) コイントスで選ばれた共同最低価格入札者、D) 複数業者からの共同オファー、E) 入札仕様/契約条件に準拠していない最低価格入札、F) 不授与、G) 最低価格提示入札者の入札プロセスからの撤退、H) その他、I) 障害者差別禁止法（Disability discrimination Act : DDA）準拠タイプ、非準拠タイプの両タイプを対象とする入札で、一つのタイプ車両分野の最低価格の提示、J) DDA 準拠タイプ、非準拠タイプの両タイプの車両を対象とする入札、もう一方のタイプ車両で最低価格を提示、などがある。入札結果は、これら A~J の選定・落選理由（下表 Note 欄参照）と共に、Suffolk On Board サイトで公開される。実例として、2021年8月の入札結果例を図 6-9 に示す⁶⁰¹。

⁶⁰⁰ Suffolk on Board (n.d.)。

⁶⁰¹ Suffolk on Board (n.d.)。

Results of tenders								
August 2021								
Transport Act 1985 and 2000 - Results of tenders for local bus services								
Route no.	Deadline	Route description	No. of bids received	Lowest Tender	Highest tender	Accepted tender price	Accepted operator	Notes
A01235	11/08/2021	Lowestoft - Ipswich	8	£62.00	£155.80	£62.00	Fotik Miah	C
ABE847	10/08/2021	Stanton - Fornham All Saints	4	£48.00	£125.00	£68.00	PTS	G
AIP206	03/08/2021	Framlingham - Ipswich	5	£93.50 (average daily rate)	£169.00	~	~	F
ALT375	03/08/2021	Beccles - Lowestoft	2	£99.00	£190.40	£99.00	Albies Ltd	A
ALT376	05/08/2021	Beccles - Lowestoft	4	£24.00	£170.00	£24.00	Atlas Private Hire Ltd	A
ASC010	05/08/2021	Haverhill - Sudbury	9	£52.80 (average daily rate)	£122.00 (average daily rate)	£52.80 (average daily rate)	Sudbury Town Taxis	A
BE159	24/08/2021	Great Whelnetham - Horringer	4	£66.00	£119.00	£66.00	A-Z Private Hire Services Ltd	A
BE174	05/08/2021	Stansfield - Bury St Edmunds	9	£74.00	£139.00	£74.00	First Stop Travel EA Limited	A
BE208	24/08/2021	Stanningfield - Great Whelnetham	3	£95.00	£107.10	£95.00	Femme Cars Limited	A
BR032	31/08/2021	Wenhaston with Mells - Beccles	1	£153.00	£153.00	~	~	F
EH631	26/08/2021	Belstead - East Bergholt	4	£178.50	£219.78	£178.50	Stowmarket Minibus & Coach Hire Ltd	A
FR547	04/08/2021	Laxfield - Framlingham	2	£240.00	£285.00	£240.00	Whincop Coaches	I
FR549	04/08/2021	Badingham - Framlingham	6	£52.00	£100.00	£52.00	M&R (Woddbridge) Ltd	A

Notes
A - Contract let on basis of lowest cost
B - Contract let as being most economically advantageous to the Council
C - Joint lowest bidder selected by toss of coin
D - Contract let as part of combined offer from operator
E - Lowest tender submitted not compliant with tender specification / terms and conditions
F - Tender not awarded
G - Lowest bidder withdrew from tender process
H - Other
I - Bids invited for both DDA and non-DDA compliant vehicle. Awarded to lowest cost DDA compliant vehicle
J - Bids invited for both DDA and non-DDA compliant vehicle. Awarded to lowest cost non-DDA compliant vehicle

図 6-9 2021 年 8 月のバスサービス入札結果例 (一部)

出典 Suffolk on Board

第3項 契約規定等

1) 契約期間

契約は、契約書である「旅客輸送サービスの提供に関する契約条件 (Terms and

Conditions of Contract for the provision for passenger transport services) 」に詳しく規定されている⁶⁰²⁶⁰³。契約期間は、原則として5年間で、オプションとして2年間の延長が認められる場合もある。ただし、継続して8年以上にわたる契約期間は認められない。郡庁は、事業者による契約不履行など正当な理由がある場合、いつでも契約を破棄することができる。契約に示されている責任事項の不履行は、3か月ごとに評価され、ポイント（数値）化される。契約不履行のポイントが100に到達すると、契約は停止となる⁶⁰⁴。

2) 環境配慮に向けた推奨行動

サフォーク郡庁は、2019年3月21日に気候緊急事態を宣言することを決議し、2020年7月、英国政府による一連の環境配慮推奨行動への合意を決定した⁶⁰⁵。この合意は、サフォーク郡の交通計画、持続可能コミュニティ計画の一部としてのバス計画、国家バス戦略に準拠するバス改善計画（BSIP）などに反映されており、入札契約書にも含まれている。サフォーク郡では、2030年までに郡全体でネットゼロエミッションを達成することを目標に掲げており、公共交通施策にも自家用車を減らし公共交通の利用を推奨することや、ゼロエミッション車の導入などが盛り込まれている⁶⁰⁶。

3) 事業者からサフォーク郡への請求

前述のコスト再償還（Revenue Guarantee/Minimum Cost basis）契約が結ばれている場合、事業者からの毎月の請求額から、事業者が授受したバス運賃とシーズン券販売からの収益などが差し引かれる。また、通学バスサービスを提供している場合、これらに対する補償として事業者が地元の教育分野を管轄する当局（Local Education Authority）から授受した収入も事業者の請求額から差し引かれる⁶⁰⁷。

第4節 SUMP における目標

第1項 国家バス戦略に準拠する拡大パートナーシップ（Enhanced Partnership）導入計画（2021年）

サフォーク郡庁は、2021年3月に交通省がイングランドを対象に発布した「国家バス戦略（National Bus Strategy, Bus Back Better）」法により、地方バスサービス活性化のため地方自治体への導入を奨励している拡大パートナーシップ（Enhanced Partnership）スキームを、サフォーク郡でも展開することを同年6月15日に決議した⁶⁰⁸。

国家バス戦略は、地元のバスサービスを活性化し、乗客にとって魅力的なものにするとともに、より安く、よりわかりやすく、より使いやすく、より速く、より信頼性が高く、より環境に優しいものにするを目的としている。国家バス戦略は、1986年のバス規制緩和

⁶⁰² Suffolk on Board (2021a)。

⁶⁰³ Suffolk on Board (2021a)。

⁶⁰⁴ Suffolk on Board (2021a)。

⁶⁰⁵ Suffolk County Council (n.d.d), “Climate Change Commercial Ask”, Suffolk County Council サイト <https://www.suffolk.gov.uk/business/tenders-and-supplying-us/climate-change-commercial-ask/> 2021年10月23日閲覧。

⁶⁰⁶ Suffolk on Board (2021a)。

⁶⁰⁷ Suffolk on Board (2021a)。

⁶⁰⁸ Suffolk County Council (n.d.)。

以来、ロンドン以外のバスサービスにとって最も重要な変化であるとみなされており、バスネットワーク、サービスレベル、および運賃戦略を定義するために機能する法定協定である拡大パートナーシップの構築に重点を置いている⁶⁰⁹。

拡大パートナーシップは、サフォーク郡庁とサフォーク郡のバス事業者との間の法的な合意であり、郡全体のバスサービスに改善をもたらすための資金配分が決められる。英国政府は助成金を通して自治体の拡大パートナーシップ導入を支援する。一方、助成金を受け取るためには、自治体の LTA が、拡大パートナーシップ導入の詳細を含む地域バスサービス改善計画（BSIP）を作成する必要がある。そこでサフォーク郡役所は、2021年10月7日にBSIPである「サフォークバス改善計画（2021年）」を発表した⁶¹⁰。

サフォーク郡の BSIP には、2019/20 年度のベースラインと比較して、2024/25 年度までにバスの所要時間、信頼性、乗客数、および乗客の満足度を改善するための具体的な目標が含まれている。BSIP は、その目標を達成するための具体策を提示しており、郡役所は、目標達成度を定期的に評価し確認する。この改善計画を実現するための具体策の一つとして、郡では、より広いエリアをカバーするバスネットワーク、より安い運賃、発券方法の改善、夕方と週末のサービス改善、ゼロエミッション車への移行など持続可能な輸送の促進を挙げている⁶¹¹。

サフォーク郡庁は、BSIP の実行を支援するために、イングランド全体を対象にした総計 30 億ポンドの国家バス戦略基金に対し、3 年間で少なくとも 5,000 万ポンド（最初の 2 年間はそれぞれ 1,500 万ポンド、3 年目は 2,000 万ポンド）が必要であるとして、政府資金を要求した⁶¹²⁶¹³。サフォーク郡 BSIP の具体的なバスサービス改善目標値を下の表に示す。

表 6-5 サフォーク郡 BSIP の改善目標値

改善分野	2019/20 年ベース	2025/25 年目標値	変化 (%)
運行所要時間*	46 分 12 秒	45 分 44 秒	-1%
信頼性	99.5%	99.7%	+0.2%
乗客数	1,550 万	1,610 万	+4%
乗客の満足度	86%	88%	+2%

*注：例として 1 つの路線（ローストフト-サウスウォールド間）が示されている。主要道路の 9 つの路線の合計所要時間短縮が目標値となっている。

出典 Suffolk County Council⁶¹⁴

BSIP はまた、政府が指定する 11 の分野におけるバスネットワークの改善に関する提案も示している⁶¹⁵。これら 11 の改善分野と改善計画を表 6-6 に示す⁶¹⁶。

⁶⁰⁹ 英国交通省 (2021)。

⁶¹⁰ Suffolk County Council (2021)。

⁶¹¹ Suffolk County Council (2021)。

⁶¹² Suffolk County Council (2021a)。

⁶¹³ Suffolk County Council (n.d.e), “agenda containing the full report”, Suffolk County Council サイト [https://committeeminutes.suffolk.gov.uk/DocSetPage.aspx?MeetingTitle=\(12-10-2021\).%20The%20Cabinet](https://committeeminutes.suffolk.gov.uk/DocSetPage.aspx?MeetingTitle=(12-10-2021).%20The%20Cabinet) 2021 年 10 月 12 日閲覧。

⁶¹⁴ Suffolk County Council (2021)。

⁶¹⁵ Suffolk County Council (2021)。

⁶¹⁶ Suffolk County Council (2021)。

表 6-6 サフォーク郡の BSIP 計画

改善分野	改善計画
主要路線への投資とサービス増加	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特定の路線の頻度を増加 ・ 拡大パートナーシップを通じて初期資金を提供することで、サービスを商業的に成立させられるような潜在的な路線の特定 ・ 特定のエリアのバスネットワークの見直し
デマンド交通 (DRT) と社会的に必要な輸送増加	<ul style="list-style-type: none"> ・ スクールバスを、定期運行しているローカルバスネットワークに統合できるかどうかを検討 ・ 電気自動車を使用する DRT である Katch を更に多くの農村地域に導入⁶¹⁷
バスの優先順位を強化	<ul style="list-style-type: none"> ・ Ipswich Quality Bus Partnership Agreement によって提案されたバス優先スキームを実装 ・ 郡全域で新たに導入される拡大パートナーシップフォーラム (本表内最後の行にて後述) を利用して主要な路線でバス優先の駐車場所を変更できるか検討 (特に混雑によってバスが遅れる「ラストマイル」区間に焦点を当てる)
BRT によるネットワークの長期的な変革	<ul style="list-style-type: none"> ・ どの主要路線に変革の可能性があるのかを特定することにより、サフォークの BRT の実現可能性を調査を実施し、コンセプトデザインを開発
安価で明瞭な運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・ エンデバーカード (Endeavour Card) を中心に統一されたスキームで、25 歳までの若者に低運賃を導入 ・ 非接触型決済と一日の運賃上限を導入
事業者間および全輸送機関にわたるシームレスで統合された発券	<ul style="list-style-type: none"> ・ マルチオペレーターチケットを導入 ・ バスと鉄道統合チケットを増加 ・ バスと鉄道統合チケットに複数の種類を導入
他のモードと統合された交通サービス提供	<ul style="list-style-type: none"> ・ 農村地域または新開発地区に新しいモビリティハブを設立 ・ イプスウィッチのパークアンドライド施設をモビリティハブとして開発し、バスサービスや自転車とのシームレスな接続を実現するとともに、デリバリーの受け取り場所や電気自動車の充電を提供する機能を強化 ・ パートナー事業者と協力し、適切な場所を特定してパークアンドライドを促進 ・ イプスウィッチ市内の 2 つの別々のバス停を一つのインターチェンジに結合し、町の中心部でのバス路線を簡素化するための調査、及びビジネスケースの作成
すべての人に安全であると認識されるようなバスサービスの実現	<ul style="list-style-type: none"> ・ サフォークにある 6,800 の既存のバス停が、バスを待つ乗客にとってアクセスしやすく、清潔で居心地の良いものであるかを調査 ・ 身体の不自由な人を含む乗客が安全にバスに乗り降りできるように照明やバス路線の明確なマーキングなどの改善
バス情報を統合された単一のシステムとして提供し、情報をわかりやすくする	<ul style="list-style-type: none"> ・ サフォークのバス車両において拡大パートナーシップ・ブランドを宣伝し、マルチオペレーターおよびマルチモーダルチケットが使えることを乗客に明確に伝える ・ QR コードを使用してバス停での問題を迅速に報告する機能を含む、明確な乗客情報提供のための単一の Web サイトを開発し、その利用を促進 ・ 路傍での宣伝を含むすべてのバス情報を 1 つの一貫したブランドに統一

⁶¹⁷ East Suffolk Line (2021), “New On-Demand Electric Taxi-Bus Connects Wickham Market Station and Framlingham”, East Suffolk Line サイト <https://eastsoffolklines.co.uk/new-on-demand-electric-taxi-bus-connects-wickham-market-station-and-framlingham> 2021 年 10 月 26 日閲覧。

改善分野	改善計画
	<ul style="list-style-type: none"> バス停、モビリティハブ、鉄道駅やカフェを含むその他の場所に、50の新しいリアルタイム乗客情報（Real Time Passenger Information：RTPI）ディスプレイを設置 サフォーク内外の観光客にバス観光の機会を提供・奨励
脱炭素化	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティの輸送事業者が Katch の電気自動車の注文またはその充電インフラからどのように利益を得ることができるか調査 バスサービスを脱炭素化する方法に関して調査
乗客の声に耳を傾け、発言権を与える	<ul style="list-style-type: none"> バス乗客権利憲章（Bus Passenger Charter）⁶¹⁸の導入 乗客のフィードバックを集められる乗客フォーラム設立 郡役所とサフォークに登録されているすべての地域バス事業者との間の拡大パートナーシップの一環としてフォーラム設立 乗客満足度調査の定期的実施

出典 Suffolk County Council⁶¹⁹

英国交通省は、地域交通管轄機関（LTA）に2021年6月30日までに拡大パートナーシップ導入の意向を表明することを求め、各自治体にBSIPの提出を課していた。また、BSIPの提出に続いて、拡大パートナーシップを確立するため、自治体、バス事業者、およびその他の利害関係者が協力して、2022年4月1日までに拡大パートナーシップスキームを立案し提出するよう要請している。サフォーク郡では、バス事業者との拡大パートナーシップ合意締結がなされる2022年3月末までに、拡大パートナーシップに関する協議が行われる予定となっており、2021年11月現在では詳細は未発表である⁶²⁰。

第2項 サフォーク地域交通計画（Suffolk Local Transport Plan）2011～2031（2011年）

英国のLTAは地域交通計画（Local Transport Plan：LTP）を作成する義務がある。サフォーク郡での最新のLTPは、2011年に発行されたサフォーク地域交通計画（Suffolk Local Transport Plan）2011-2031である。同計画は、下表にあるように、サフォーク持続可能コミュニティ戦略の一環として、交通が経済、環境、安全など広範な分野に資するように計画されている（表6-7参照）⁶²¹。

表6-7 サフォーク持続可能コミュニティ目標と交通分野の関連目標

目標	交通分野の持続可能コミュニティ関連目標
活気のある経済	<ul style="list-style-type: none"> （コミュニティの）接続性とアクセシビリティの向上 基幹輸送ネットワークの維持 移動の必要性軽減と、持続可能な輸送の利用増加 郡に拠点を置く居住者と企業の職場と商業市場へのアクセスを改善
環境配慮	<ul style="list-style-type: none"> 道路のメンテナンスを含む、交通分野からの温暖化ガス排出量削減 輸送ネットワークの（災害などに対するレジリエンスの維持 大気汚染物質排出量削減 歩行及び自転車利用の促進

⁶¹⁸バス利用の際に乗客が期待すべきサービス水準、乗客の権利、問題発生時の対処等を定める。

⁶¹⁹ Suffolk County Council (2021)。

⁶²⁰ Suffolk County Council (n.d.)。

2022年1月11日に行ったサフォーク郡役所へのヒアリング時点においても、申請結果は未発表とのこと。

⁶²¹ Suffolk County Council (2011), “Suffolk Local Transport Plan 2011-2031 Part 1 - Transport Strategy”, Suffolk County Council サイト <https://www.suffolk.gov.uk/assets/Roads-and-transport/public-transport-and-transport-planning/2011-07-06-Suffolk-Local-Plan-Part-1-1r.pdf> 2021年10月17日閲覧。

目標	交通分野の持続可能コミュニティ関連目標
安全、健康、包括的なコミュニティ	<ul style="list-style-type: none"> 乗客交通システムへのアクセシビリティの改善と、移動手段の選択肢に関する情報の改善 より広く地域再生を支援 交通事故死傷者数の削減 地域社会に対する空気汚染の影響軽減
将来のための学習とスキル	<ul style="list-style-type: none"> 学校、大学、その他の学習場所へのアクセシビリティ改善 オンライン学習のためのブロードバンドへのアクセス改善

出典 Suffolk County Council

また、都市部と農村部の交通の優先事項は以下のように分類されている（表 6-8 参照）。

表 6-8 エリア別 LTP 優先事項

エリア	優先事項
都市部	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車による移動の需要低減 輸送交通ネットワークの効率的利用 インフラの改善
農村部	<ul style="list-style-type: none"> 雇用、教育、サービスへのアクセスの向上 自家用車による移動の必要性を減らすための計画奨励 交通ネットワークの維持 交通ネットワークの接続性、レジリエンス、信頼性の向上 コミュニティへの交通の負の影響を軽減（例：スピード違反）

出典 Suffolk County Council⁶²²

同 LTP に基づく公共交通機関の改善措置としては、以下が計画されている⁶²³。

- すべての公共交通サービスで使用可能なマルチオペレーターチケットを開発するなど、バスと鉄道サービス間の乗客の利便性と品質向上
- 発券システムの改善（マルチオペレーター発券を可能にするスマートカードや携帯電話システム導入）
- バスサービスの統一・調整
- 乗客の待機環境改善
- 時間厳守と信頼性の向上
- リアルタイムの情報提供とインターネットおよびモバイルデバイスを介したアクセスを含む、サービス情報及び経路情報の提供、広報改善

同 LTP は英国政府が前述のバス事業サービス事業者補助金（BSOG）⁶²⁴の削減を発表した後の、2011 年に公開された。政府は地方自治体への財政支援をさらに減らしており、事業者は実施が義務付けられている割引料金を提供しなければならないことによる、収入の減少のリスクについても懸念していた。その結果、郡は商業バス事業者がバスサービスを削減する可能性があり、郡がそれらの代替を提供することができなくなることを懸念していた。そこで LTP はバスサービスの削減による影響を軽減する対策として、DRT の導入方針を詳

⁶²² Suffolk County Council (2011)。

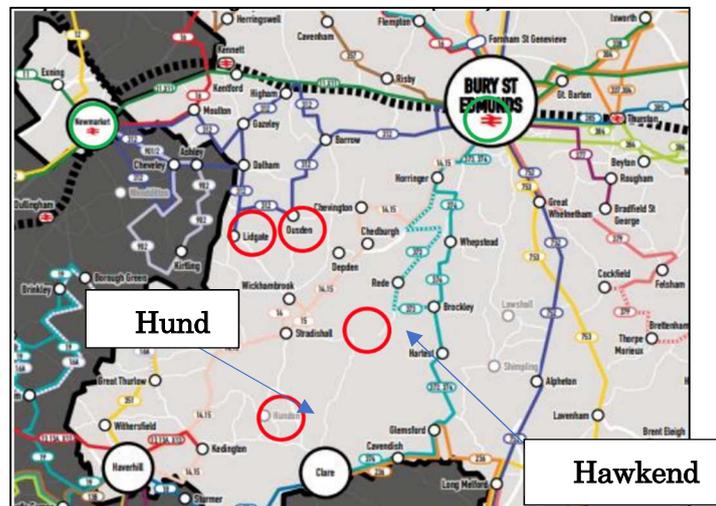
⁶²³ Suffolk County Council (2011)。

⁶²⁴ 2010 年、政府は 2012/13 年以降に BSOG を 20%削減することを発表した。

ニティ輸送の合計 14,640 件に対し、リクエストがあった際に、対応できなかったケースも 262 件あった。現在、それらの農村では運行頻度の低いバスサービスと、一部の地域限定で DRT が提供されている⁶²⁹。

このような背景から、同地域で信頼性が高く柔軟な輸送サービスを提供し、それらを近隣の都市であるニューマーケットとベリーセントエドマンズのマーケットタウンに直接接続するための DRT タクシーバスサービス (demand-responsive taxi-bus service) を展開することが提案された (図 6-11 参照)。同サービスは 2 台の 8 人乗りミニバスにより提供され、定位置の乗車ポイントが指定される。これは既存の (ドア・ツー・ドアの) コミュニティ輸送サービスの負担を軽減し補完する目的がある⁶³⁰。

同 DRT タクシーバスサービスは全ての人々が利用可能だが、特にアンケート結果で「コミュニティ輸送サービスは信頼性が低く高齢者向けのサービスである」と考えていることが判明した若者層を対象としていることもあり、ドア・ツー・ドアではなく定位置の乗車ポイントを使うとされた。これは教育 (16 歳以降) や訓練、レジャー施設、職場、買い物やヘルスケアにアクセスするための交通手段を提供するものである⁶³¹。



注：赤丸で示されているのはプロジェクト対象の村。緑丸で示されるのは町の中心部

図 6-11 ウェストサフォークの 4 つの農村クラスター

出典 Suffolk County Council⁶³²

第2項 イーストサフォーク

イーストサフォークの 10 の農村 (ウェストルトン、ヨックスフォード、ミドルトン、イーストブリッジ、ヘベニンガム、スウェフリング、レンダム、スネイプ、タンストール、キャンプシーアッシュ) 群 (総人口 21,668 人) を対象として 2 年間で合計約 84 万ポンドが申

⁶²⁹ Suffolk County Council (2020)。

⁶³⁰ Suffolk County Council (2020)。

⁶³¹ Suffolk County Council (2020)。

⁶³² Suffolk County Council (2020)。

請された⁶³³。この地域の課題は、ウェストサフォーク地域の課題と同様である。イーストサフォークでは、2019/20年度の間、全コミュニティ輸送の合計 35,997 件に対し、ニーズに対応できなかったケースが 567 件あった。この申請もまた、若者向けの DRT タクシーバスサービスという位置づけで提案された。このサービスは 10 の農村間の移動手段を提供し、この地域の住民を近隣のレイストン、サクスマンダム、ウィッカムマーケット、フラムリンガムの 4 つのマーケットタウンに接続する（図 6-12 参照）。このサービスはウェストサフォークミニバスで提供される計画であった⁶³⁴。

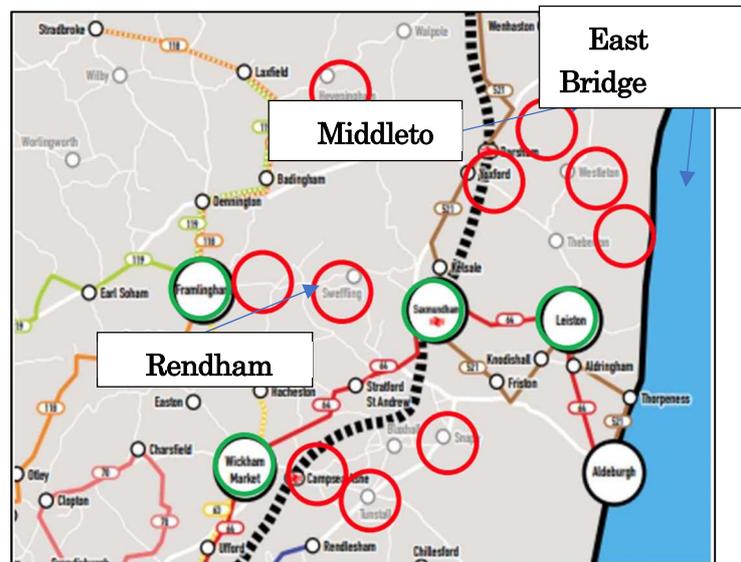


図 6-12 イーストサフォークの 10 の農村クラスター

出典 Suffolk County Council

これら 2 件の申請がいずれも却下されたことを受け、サフォーク郡の担当者は DfT に採択されなかった理由についての説明を求めるとしている⁶³⁵。

第6節 英国サフォーク郡 インタビュー結果

第1項 サフォーク郡役所 (Suffolk County Council)

要点

- サフォーク郡における補助付きバス契約は全て、事業者が運賃収入を保持し、費用分として固定額の支給を受ける形態である。
- 全てのバス契約は純粋にコストに基づき結ばれているが、将来的にはサービスの質

⁶³³ Suffolk County Council (2020a), “Rural Mobility Fund: Call for Expressions of Interest – Application Form”, Suffolk County Council サイト <https://www.suffolk.gov.uk/assets/Roads-and-transport/transport-strategy-and-planning/Suffolk-County-Council-RM-Bid-East-Suffolk-Cluster-4-June-2020.pdf> 2021 年 10 月 13 日閲覧。

⁶³⁴ Suffolk County Council (2020a)。

⁶³⁵ East Anglian Daily Times (2021), “Government rejects Suffolk's bid to improve rural buses”, East Anglian Daily Times サイト <https://www.eadt.co.uk/news/traffic/suffolk-loses-out-on-bus-cash-7829902> 2021 年 10 月 13 日閲覧。

に関する基準を追加することも検討している。

- サフォーク郡役所は DRT を提供するための入札を実施しており、現在 5 つの事業者と 7 つの DRT 契約を結んでいる。郡役所と契約していない DRT サービスもある。
- バスサービス改善計画（BSIP）を実施するために、サフォーク郡役所は国家バス戦略に基づく助成金として総額 1 億 500 万ポンドを申請している。申請結果はまだ発表されておらず、2022 年 3 月までには確認したいとしている。

ヒアリング先

Timothy Stephenson 氏： Head of Passenger Transport

Graeme Mateer 氏： Head of Transport Strategy

Kirsty Marjoram 氏： Contracts & Services Manager

Gemma Elliston 氏： Transport Network Planner

Simon Barnett 氏： Transport Development Manager

1) 背景

サフォーク郡は主に農村地帯であり、大きな町は郡庁所在地であるイプスウィッチのみ、そのほかに中規模の町が 2 つと、小さな村が点在する。規制緩和された英国のバス制度のもと、サフォーク郡におけるバスサービスの大部分は、民間事業者によって商業ベースで運営されている。しかし、サフォーク郡の多くの地域、特に最も過疎地である地域では、事業者が採算の取れるサービスを提供することはできない。その結果、特に小さな村は、過去 35 年間にわたりバスサービスの減少に直面してきた。

サフォーク郡役所は補助金の支給によりこのような空白を埋めようとしているが、過去 10 年間に国から地方自治体に与えられる資金が減少しているため、十分なサービスの提供は難しいことが多い。また、サフォーク郡は沿岸部に位置するが、主要な水路を渡る橋がないため、多くの移動に必要以上の時間がかかっている。

また、地方では「車は必要」という認識が強く、バスを利用しようとする住民が多いことも課題となっている。また、郡より下位の地方自治体であるディストリクト（district）⁶³⁶は、収入のかなりの部分を駐車場から得ているため、公共交通の利用可能性と魅力を高める努力をするインセンティブがあまりない。さらに、サフォーク郡では道路が狭いため、バスを優先するための施策を実現するためには、多くの建物を取り壊さなければならない。

2) バス契約

a) 入札と契約項目

サフォーク郡庁とバス事業者との契約では、事業者が運賃収入を全て確保し、郡庁から費用補填分として固定額を受け取る。サフォーク郡には約 30 社のバス会社があるが、そのほとんどは小規模で、地域に密着している。通常、各契約に入札するのは 2、3 社程度のみである。

英国の EU 離脱前に入札や契約に対して EU 規制の影響があった点としては、運転手の勤務時間を制限する規定についてのみである。同規定により、運転手は一定距離を超えて連続

⁶³⁶ 第 1 節 サフォークカウンティ交通管轄の組織・財政等 第 1 項 地方自治に関する組織・制度 参照。

勤務ができなくなるため、一部の路線（約 50km 以上）は系統分割する必要があった。ただし、サフォーク郡のバス路線の大部分はこれより短く、影響は大きくなかった。

b) サービスの品質に関する基準

現在、全てのバス契約はコストに基づいて発注されているが⁶³⁷、サフォーク郡庁は将来的にはサービスの品質に関する基準の追加を検討している。これには、車齢、排出量、運転手の訓練、苦情処理などに関する基準が含まれることになる。このような品質基準は、国の規定や欧州規格（EN）に基づくものではなく、ノーフォーク郡（Norfolk）やケンブリッジシャー郡（Cambridgeshire）など、同じ事業者が多く存在する近隣地域の基準に準じるよう決定されるとみられる。

現行のバス契約のひとつは、「最小仕様基準（minimum specification basis）」で入札が行われた。これは通学時間帯と日中の移動の一部をカバーするために、2つの地点間を結ぶバスサービスに対する提案を募ったもので、郡役所は事業者が提供可能な時刻表を提出するよう要請した。最終的には、同じ費用で競合他社よりも多く運行できる事業者が契約を獲得した。

品質に関する基準が確立されている自治体も英国の一部にはあり、品質に深刻な問題があると感じている自治体では、コストを約 6 割、品質を約 4 割という比重の基準で契約が結ばれている。ただし、多くの地域では、コストを約 8 割、品質を約 2 割という比重を採用している状況である。

なお、サフォーク郡役所からバス契約を受注するためには、事業者は郡のダイナミック購買システム（Dynamic Purchasing System : DPS）に登録する必要がある⁶³⁸。適切なライセンスと保険の保有、全従業員の犯罪歴調査など、一連の基準を満たすことが要求され、これらの基準は、イギリス全土の郡で同様となっている。

3) イプスウィッチにおけるバスサービス

a) 補助付きサービス

イプスウィッチ都市圏のバスサービスのほとんどは、イプスウィッチ・バラ役所⁶³⁹が所有する Ipswich Buses が運行している。Ipswich Buses のように、地方自治体が所有するバス会社はイギリスでも数少ない⁶⁴⁰。Ipswich Buses のサービスのうち、夜間遅くまで運行するものなど、不採算の場合にイプスウィッチ・バラ役所が資金を提供して運行を継続させたことが幾度かある。また、サフォーク郡庁がイプスウィッチ・バラ役所に代わりバスサービスの入札を行い、イプスウィッチ・バラ役所が郡庁を通して資金を提供したこともある（サフォーク郡庁が仲介となった形）。

b) クオリティ・バス・パートナーシップ (QBP)

サフォーク郡役所、イプスウィッチ・バラ役所、イプスウィッチのバス事業者（主に First Group 及び Ipswich Buses）は、イプスウィッチ・クオリティ・バス・パートナーシ

⁶³⁷ 第 3 節 入札・契約に関する規定等 第 2 項 入札プロセス 2) 落札者の決定 参照。

⁶³⁸ 第 3 節 入札・契約に関する規定等 第 2 項 入札プロセス 1) 入札手続 参照。

⁶³⁹ 第 1 節 サフォークカウンティ交通管轄の組織・財政等 第 1 項 地方自治に関する組織・制度 参照。

⁶⁴⁰ 第 2 節 サフォークの交通インフラと主要な事業者 第 4 項 1) イプスウィッチのバスサービス 参照。

ップ（Quality Bus Partnership : QBP）と呼ばれる自主的パートナーシップを結んでいる。当時、地域の交通改善が新しい住宅開発のための地域計画を承認するための前提条件となっており、同パートナーシップは、この交通改善を実現する方法として位置付けられた。法定の制度である拡大パートナーシップ（Enhanced Partnership）や高度品質協定（Advanced Quality Partnership）⁶⁴¹ではなく QBP を選んだのは、それらが事業者を受け入れられないと想定していたからである。しかし、これは国家バス戦略⁶⁴²を通し、政府からの新たな助成金が発表される前のことであった。サフォーク郡役所は、QBP が国家バス戦略で奨励されている拡大パートナーシップ実施のためのよい基盤になると考えている⁶⁴³。

4) 通学輸送

イングランドの地方自治体は、対象となる児童に自宅から学校までの通学手段を提供することが義務付けられている。まず、対象となる児童が利用できる商業バスサービスがあるかどうかを判断し、利用できる場合、サフォーク郡役所が乗車券を支給する（対応する路線番号が記載された定期乗車券でバスを利用できる）。商業バスサービスがない場合、郡は、利用できる既存の専用通学バスがあるかどうかを確認する。既存の専用通学バスがない場合、新しいサービスを調達する方法を検討する。場合によっては、保護者自身で児童を送迎することとし、これに係る費用を提供することもある。通学輸送にかかる費用は年間約 3,000 万ポンドで、このうち 2,000 万ポンドは、特殊児童向けの個別輸送などに充てられている。

5) DRT⁶⁴⁴

サフォーク郡においては、コミュニティ利益団体や慈善団体などが提供するコミュニティ交通サービスが長年にわたって発展し、郡が資金援助や車椅子対応タクシーの調達を行ってきたが、そのようなサービスが利用できない地域も依然として存在した。そこでサフォーク郡庁は、域内全体をカバーする 7 つの契約を結ぶことにより、障害者向けの福祉移送だけではなく公共交通へのアクセスが不十分な地域にサービスを提供させている。運営団体は基本的に小規模の慈善団体であり、ボランティアを起用している場合もあれば、有給スタッフも存在する。全ての契約において郡から事業者に対し一定の補助金を支給するほか、他の補助付きバスサービスと同様、利用者も乗車料金を支払う。郡庁は、将来事業者が補助なしで商業的なサービス提供ができるようになることを促すため、補助金を年々減少していく予定である。

郡庁との契約によるサービス以外にも、コミュニティ組織が自主的に、主に高齢者向けに提供している DRT サービスもいくつかある。これらは郡との契約に基づく DRT サービスと競合するものではなく、郡のネットワークに残るギャップを埋めることを趣旨としている。提供組織の多くは小規模で極めて地域性が高く、高齢者の孤立対策としてランチクラブなど

⁶⁴¹ 第 1 編 第 4 節 英国 第 3 項 地域交通事業に関する法規制 1) バスサービス法 (2017 年) 参照。

⁶⁴² 第 1 編 第 4 節 英国 第 3 項 地域交通事業に関する法規制 2) 国家バス戦略 (2021 年) 参照。

⁶⁴³ 第 2 編 第 4 節 SUMP 及び近年の交通関連の施策 第 1 項 国家バス戦略に準拠する拡大パートナーシップ (Enhanced Partnership) 導入計画 (2021 年) 参照

⁶⁴⁴ 第 2 節 サフォークの交通インフラと主要な事業者 第 4 項 サフォークで提供されている各種バスサービス 2)

デマンド交通 (DRT) : 「コネクティング・コミュニティ (Connecting Communities)」サービス 参照。

デマンド乗合タクシーバスサービス「Katch」については、プレゼンテーション資料を送付するので、質問があれば連絡してほしいとのこと。

第 2 節 サフォークの交通インフラと主要な事業者 第 4 項 サフォークで提供されている各種バスサービス 3) 電気自動車によるオンデマンド・タクシーバス「Katch」(試験的実施) 参照。

を運営する団体である。

6) モビリティ計画

a) 補助付きバスサービスの路線

補助付きバスサービスの路線や頻度は、ほとんどの場合それまでに商業ベースで運行していた路線の代替として決定される（ただし、補助付きバスサービスの場合、頻度が低くなることもある）。そのため、郡庁が新たに路線を計画、設計する必要はあまりない。運賃も、従来運行していた商業サービスや、近隣の同程度の長さの路線の運賃を参考にする。

かつて予算が潤沢であった頃は、アンケートにより、どのような路線が必要とされているかを調査していたこともある。従来の商業サービスに基づく路線が利用者の需要と一致しているとは限らないため、人々の目的地について調査が必要だからである。また、バスが通っていない場所に新しい物件（ショッピングセンターや医療施設など）ができた際には、デベロッパーからの資金提供の可能性も含め路線を検討する場合もある。将来的には、可能であればこのような検討も再開したいと考えている。

b) バスサービス改善計画

① 計画策定プロセスと現状

サフォーク郡庁は、国家バス戦略に基づきバスサービス改善計画（Bus Services Improvement Plan : BSIP）を 2021 年 10 月に発行した。同計画は、発券スキームの改善、移動所要時間の短縮、信頼性の強化、公共交通サービスの宣伝の改善などに重点を置いている。

計画の作成にあたり、郡庁はバス事業者及びその他の主要ステークホルダー（各ディストリクト、地元の政治家など）と協議を行った。市民協議は行っていないが、これは主に時間の制約（6 カ月で計画を完成させる必要があった）が要因である。また、評価基準の策定などに必要な分析は、民間コンサルタント企業に委託した。エージェントと呼ばれる個人の行動がどのように作用し、バスサービスを増やすとどの程度の利用者増加につながり得るかなどを分析するエージェント・ベース・モデリング（Agent-based modelling）を用いている点が他の自治体の BSIP と比べ特徴的であると考えられる。

各自治体は、BSIP と共に、計画内で指定された施策の実施のための助成金の申請額を提出している。サフォーク郡庁は、最初の 3 年間で 7,000 万ポンド、5 年間で計 1 億 500 万ポンドを申請した。政府は当初、2021 年のクリスマスまでに助成金提供の成否を通知するとしていたが、多くの申請がかなり詳細な書類と共に提出されたため遅れが出ているとみられ、2022 年 1 月 11 日現在、申請結果は知らされていない。サフォーク郡庁は 2022 年 3 月までにバス事業者と拡大パートナーシップを締結する必要もあり、国からの助成金がどれだけ得られるかの見通しが立たないことは事業者との交渉にも影響する。最終的に、申請した金額どおりに助成金が獲得できなかった場合、BSIP の内容のうち、どの項目を優先するかを決めることとなる。

7) 僻地交通基金（RMF）

サフォーク郡庁は、英国交通省の助成金プログラムである DfT 僻地交通基金（RMF）に

対し2件の申請を提出したが、いずれも却下された⁶⁴⁵。その正式な理由は不明だが、サフォーク郡庁が新しいサービスを立ち上げるための資金を申請した一方、資金獲得に成功した自治体は、既存の施策の拡大など、より実行準備が整っているプロジェクトに対する資金を申請していた模様である。

8) 新しいモビリティと道路空間活用

a) モビリティハブ

BSIP においてはモビリティハブの開発も施策として掲げているが、様々な種類のモビリティハブが存在し得ることを認識している。バス停まで自転車で向かい、駐輪してバスに乗車できるような小規模の乗り換え地点から、現在イプスウィッチで進めているプロジェクトのように、バス、自転車レンタル、配達荷物の預かりサービス、近隣の新しいリサーチパークや住宅地への自転車配送など、物流ハブの機能なども兼ねる可能性のあるものまで、特定の場所におけるニーズに合わせて定義するものと考えている。サフォーク郡での公共交通は主に幹線ルートに沿って提供されているため、そこから外れる地域の住民が、DRT や様々なハブを通して公共交通（ひいては目的地）にアクセスできるようにすることが必要である。

b) アクティブトラベル

サフォーク郡庁は現在、域内のアクティブトラベル（徒歩及び自転車）を改善する方法について提案を受け付けている。この取組は、COVID-19 ウイルス感染症対策の一環として2020年5月に発表された英国交通省のアクティブトラベル基金（Active Travel Fund）を通して提供された資金を通して実施することができる。

c) バスの電化

国家バス戦略助成金の総額30億ポンドのうち、12億ポンドはBSIPに、18億ポンドはバスの電化に向けられている。サフォーク郡庁はまだこのような取組みを本格的に行っていないが、事業者の一部は、2030年以降に向けた自社目標を掲げている。

⁶⁴⁵ DfT 僻地交通基金（RMF）からの資金獲得に失敗 参照。

第7章 英国 ハートフォードシャー郡

ハートフォードシャー郡 (Hertfordshire County) は、東イングランドに位置する行政州 (非都市郡: Non-metropolitan County) で、面積約 1,643km²に人口 1,195,672 人 (2020 年時点) を有しており⁶⁴⁶、48 ある英国の典礼郡の中では 13 位の人口規模となっている⁶⁴⁷。南はグレーター・ロンドン、東はエセックス郡、北はケンブリッジシャー郡とベッドフォードシャー郡、西はバッキンガムシャー郡と接している。ハートフォードシャー郡の行政システムは、カウンティ (郡) 及びディストリクトとバラの二層制で、ハートフォードシャー郡庁 (Hertfordshire County Council) が 10 のディストリクトとバラの議会を統括している⁶⁴⁸。郡庁所在地⁶⁴⁹はイーストハートフォードシャー・ディストリクト (East Hertfordshire District) に位置するハートフォード (Hertford) ⁶⁵⁰で人口は 27,900 人⁶⁵¹である。

公共交通網はハートフォードシャー郡庁と 10 のディストリクト及びバラ役所によって組織化されたインタリンク (Intalink) と呼ばれる地域公共交通機関が運営するバスサービスを中心とする地域公共交通網と英国交通省の制度の下、民営化されたナショナル・レール (National Rail) が提供する鉄道サービス網が中心である⁶⁵²。インタリンクのバスサービスでは、ハートフォードシャー郡に住む 11 歳から 19 歳の学生向けのバス通学割引や高齢者・障害者向け輸送に公的資金が投入されている⁶⁵³。

ハートフォードシャー郡庁は、2017 年のバスサービス法の権限を使用して 2020 年 4 月拡大パートナーシップ (Enhanced Partnership: EP) を設立したイングランドにおける最初の地方交通当局 (Local Transport Authority: LTA) となったことで知られる (後述)。

第1節 ハートフォードシャー交通管轄の組織・財政等

第1項 地方自治に関する組織・制度

前述のサフォーク郡と同様、ハートフォードシャー郡でも、ロンドン以外の大部分の地域と同様、上層の広域自治体であるカウンティと、都市部の自治区であるバラ (borough) 及び下層の基礎自治体であるディストリクトのそれぞれが、異なる責任を負う二層制がとられ

⁶⁴⁶ Herts Insight (n.d.), “Welcome to Herts Insight”, Herts Insight サイト

<https://www.hertfordshire.gov.uk/microsites/herts-insight/home.aspx> 2022 年 1 月 2 日閲覧。

⁶⁴⁷ UK Population Data (n.d.), “English Counties by Population and Area 2021/2022”, UK Population Data サイト <https://populationdata.org.uk/english-counties-by-population-and-area/> 2022 年 1 月 2 日閲覧。

⁶⁴⁸ Hertfordshire County Council (n.d.), “District and borough councils”, Hertfordshire County Council サイト <https://www.hertfordshire.gov.uk/about-the-council/how-the-council-works/district-and-borough-councils.aspx> 2022 年 1 月 20 日閲覧。

⁶⁴⁹ 英国またはアイルランドにおける群の行政の中心地。行政機能の事実上の主要な町を指す。

⁶⁵⁰ Academic (2010), “Ceremonial counties of England”, Academic サイト <https://en-academic.com/dic.nsf/enwiki/8363> 2022 年 1 月 2 日閲覧。

⁶⁵¹ Hertfordshire County Council (n.d.a), “Hertford and Ware Executive pack summary”, Hertfordshire County Council サイト <https://www.hertfordshire.gov.uk/services/highways-roads-and-pavements/speed-awareness-and-driver-training/transport-and-accident-data/transport-and-accident-data.aspx> 2022 年 1 月 2 日閲覧。

⁶⁵² Hertfordshire County Council (n.d.b), “Public transport”, Hertfordshire County Council サイト <https://www.hertfordshire.gov.uk/services/highways-roads-and-pavements/public-transport/public-transport-in-hertfordshire.aspx> 2022 年 1 月 2 日閲覧

⁶⁵³ Hertfordshire County Council (n.d.b)。

ている。ハートフォードシャーの行政区は、郡庁のある東ハートフォードシャー地区を含む10のディストリクトとバラで構成されている（図7-1参照）⁶⁵⁴⁶⁵⁵。

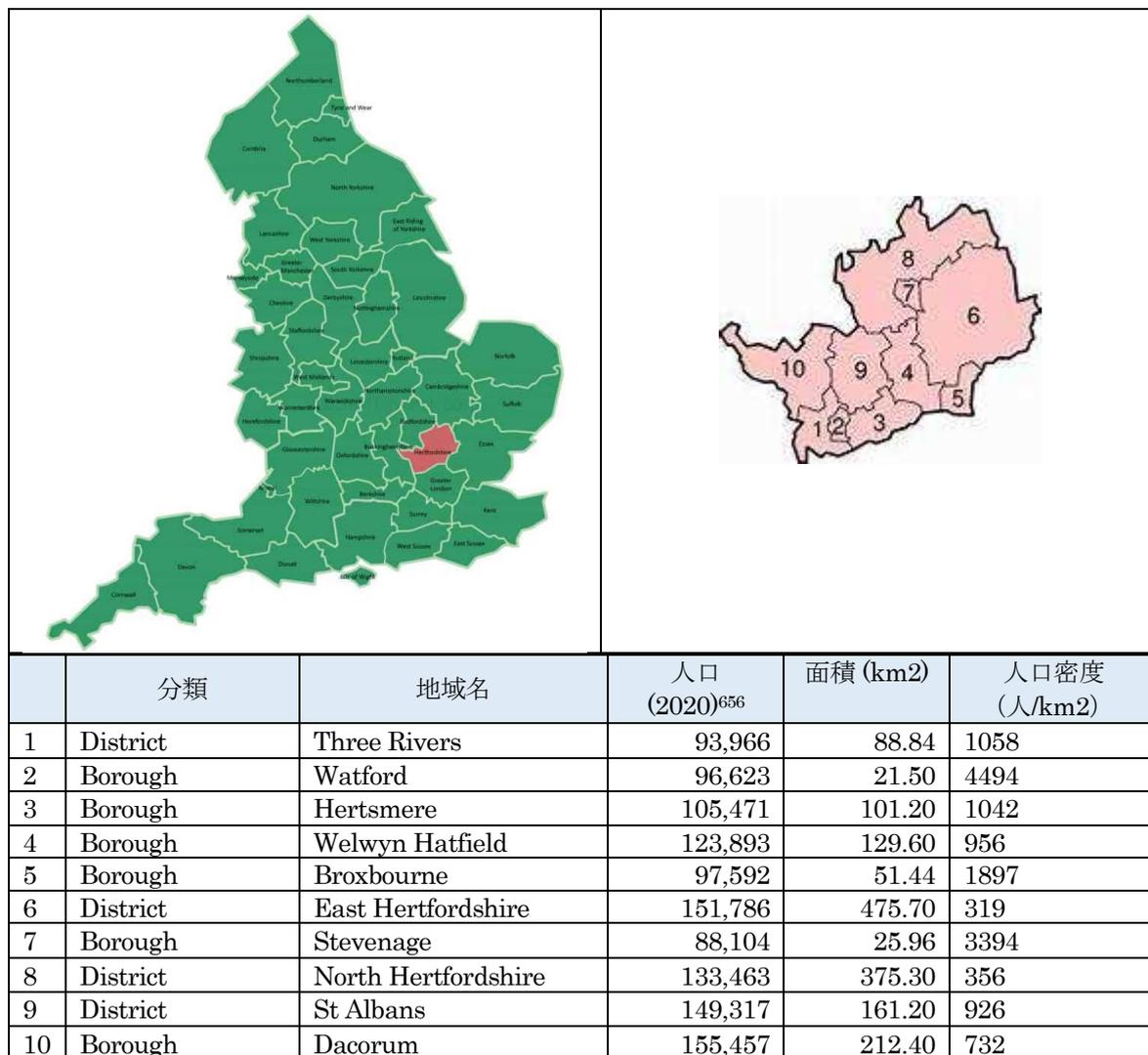


図7-1 ハートフォードシャー郡の10の行政区画概要

出典 複数資料をもとに作成

ハートフォードシャー郡では、これらの地区から選出された78名の郡議会議員（elected councillors）が健康・福祉、教育・生涯教育、雇用、インフラ開発、年金など各種の理事会、委員会、キャビネットパネルなどに参加してその意思決定に関わっている（2021年現在）

⁶⁵⁴ Visit North West (n.d.), “Map of Hertfordshire”, Visit North West サイト
<https://www.visitnorthwest.com/counties/hertfordshire/> 2022年1月2日閲覧。

⁶⁵⁵ Hertfordshire Summary Dashboard (n.d.), “Population by district”,
<https://dashboards.instantatlas.com/viewer/report?appid=85401a305e124458ab5ecc567d67c03&clear=true>
 2022年1月2日閲覧。

657。これらの多くの会議のうち、公共交通・道路関連分野の政策を扱っているのは環境・インフラ部門下に置かれた“高速道路・交通キャビネットパネル（Highways and Transport Cabinet Panel）”とされている⁶⁵⁸。

第2項 ハートフォードシャー地方交通当局（Local Transport Authority : LTA）

ハートフォードシャー郡の地方交通当局（Local Transport Authority : LTA）はハートフォードシャー郡庁（Hertfordshire County Council）である。他の LTA と同様、ハートフォードシャー郡は民間事業者が商業ベースでバスサービスを提供出来ない地域の公共交通サービスに対し入札を実施している。郡庁は、通学バスなども含め、こうした非商業ベースの公共交通サービスに対する費用を負担するほか、高齢者、障害者、児童及び若者向けの割引料金による旅客輸送サービスを提供する事業者に、払い戻し（福祉的運賃補填）を行っている⁶⁵⁹。

公共交通サービス（Public Transport）は、前述の通り、郡庁の環境・インフラ部門下に置かれた高速道路・交通キャビネットパネル（Highways and Transport Cabinet Panel : HTCP）の管轄であるが、実際の公共交通機関（バスや列車の運行会社）の管理・運営はハートフォードシャー郡庁、群全体で事業展開するバス及び列車会社、および 10 のディストリクト及びバラ役所のコラボレーションのため 1999 年に設立された非営利会社組織であるインタリンク（Intalink）が行っている。インタリンクとの事業協定は、インタリンク・パートナーシップと呼ばれ、統合ネットワークとしての旅客輸送サービスを常に促進し、オンラインや出版物及び路上等を利用する一貫した協調的な方法で、郡のバスと鉄道サービスに関する宣伝と情報提供を目的として締結され、実行されてきた⁶⁶⁰。

このパートナーシップはまた、郡全体のエクスプローラチケット（1 日、1 週間乗車券）と地域 BUSnet チケットを含む複数事業者間の共通乗車券提供のための枠組みでもある。

第3項 財政及びバスサービス向けの助成金

ハートフォードシャー郡の公共交通機関は、約 240 の路線で構成されるバスネットワークを中心に構築されている⁶⁶¹（このうちどれだけ商業ベースで運営できているかは判明していない。）。

ハートフォードシャー郡における公共交通の補助費用は郡庁の予算から拠出されるが、英国政府からの助成金も充てられている。その一つであるバスサービス事業者補助金（Bus Service Operators Grant : BSOG）は、英国の地方バスサービスおよび地域交通機関の運営主体に対する（年間消費量に基づく）燃料コストの払い戻しを目的に、2014 年以前は、英国交通省が独占的に直接管理していたものである。これら 2 つの予算に他の資金源も加えた、

⁶⁵⁷ Hertfordshire County Council (n.d.c), “Hertfordshire’s County Councillors”, Hertfordshire County Council サイト <https://democracy.hertfordshire.gov.uk/mgMemberIndex.aspx?bcr=1> 2022 年 1 月 4 日閲覧。

⁶⁵⁸ Hertfordshire County Council (n.d.d), “Committee structure”, “Committee structure” Hertfordshire County Council サイト <https://democracy.hertfordshire.gov.uk/mgListCommittees.aspx?bcr=1> 2022 年 1 月 4 日閲覧。

⁶⁵⁹ Hertfordshire County Council(n.d.b).

⁶⁶⁰ Intalink (n.d.), “About us”, Intalink サイト <https://www.intalink.org.uk/about-Intalink> 2022 年 1 月 4 日閲覧。

⁶⁶¹ Intalink (n.d.a), “Routes, timetables & maps”, Intalink サイト <https://www.intalink.org.uk/services> 2022 年 1 月 4 日閲覧

2017/2018 年度の資金源全体の内訳が以下の通り公表されている⁶⁶²。

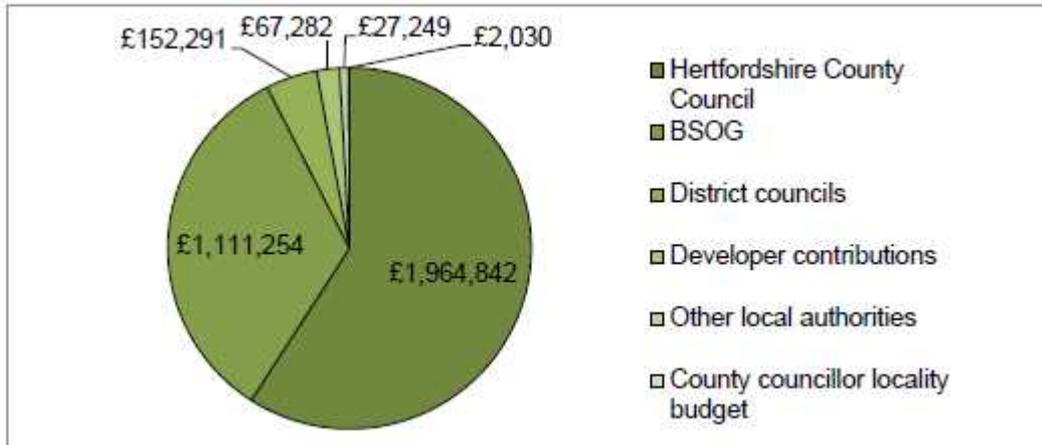


図 7-2 ハートフォードシャー郡における 2017/18 年度のバスサービス契約に向けた資金源
出典 Intalink⁶⁶³

この BSOG はこれまで、郡庁による入札の下、サービス運営のためバス事業者に支払われていたが、その後はこれに代わって、地方当局バス補助金リングフェンス（収益）助成金（Local Authority Bus Subsidy Ring-Fenced (Revenue) Grant : LABSRFG）と呼ばれる補助金が交通省により支払われている。2018/19 年度において事業者が受け取った金額は 1,211,630 ポンドであったとされている⁶⁶⁴ので、規模自体は大きく変わっていないことが分かる（COVID-19 バスサービス支援助成金（COVID-19 Bus Services Support Grant : CBSSG）について助成をどれだけ受けたかについては不明）。

第2節 ハートフォードシャー郡の交通インフラと主要な事業者

第1項 交通インフラ概要

ハートフォードシャー郡の主要交通インフラは、郡庁所在地である Hertford や周辺の主要都市を結ぶバスサービス網と National Rail による鉄道網であり、下図にバスサービス網の例を示す。

⁶⁶² Intalink (2020), “HCC Intalink Bus Strategy”, Intalink サイト <https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/images.intalink.org.uk/downloads/Intalink%20Bus%20Strategy%20%28Feb%202020%29.pdf> 2022 年 1 月 4 日閲覧。

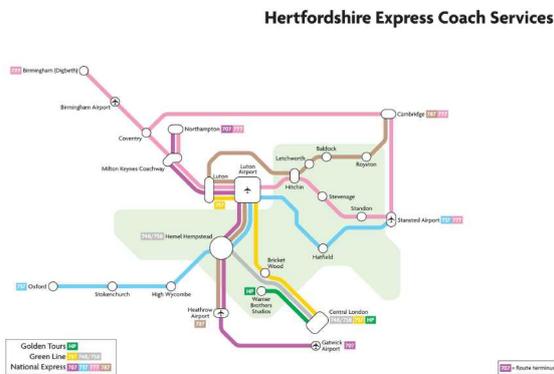
⁶⁶³ Intalink (2020)。

⁶⁶⁴ Hertfordshire County Council (n.d.b)。



(参考) ベースとなるタウンマップ⁶⁶⁵

近隣空港への高速バス路線図



Hertford タウンバス路線図

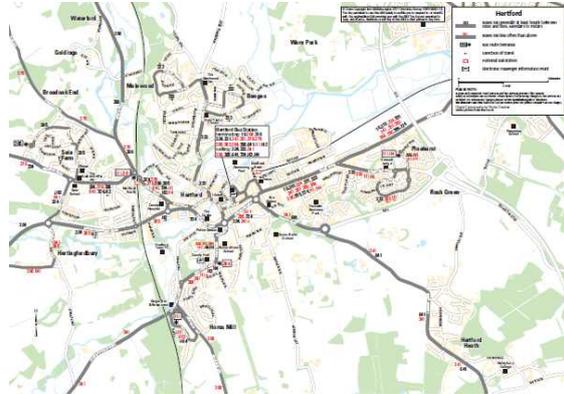


図 7-3 ハートフォードシャー郡バス路線図 (例)

Intalink⁶⁶⁶

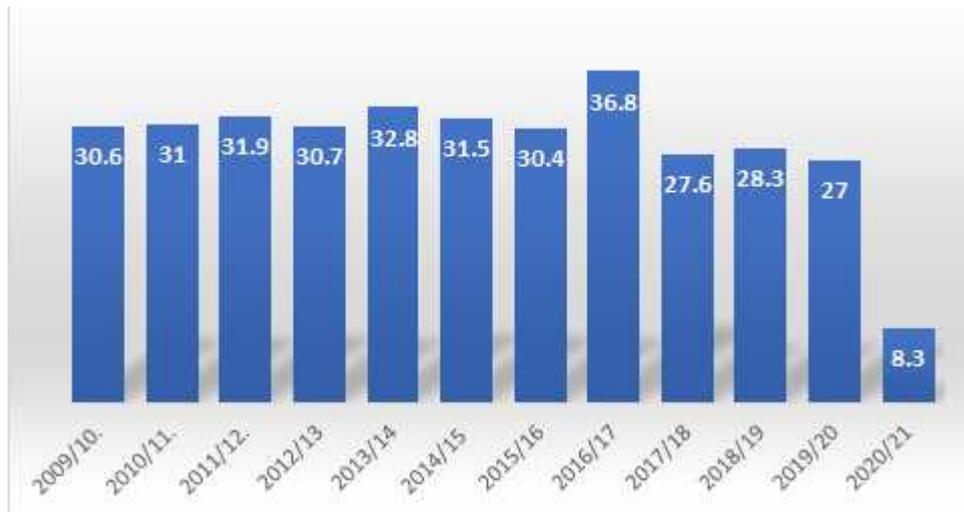
第2項 ハートフォードシャー郡全域のバス運行状況

ハートフォードシャー郡でも英国全体で見られる傾向と同様にバスサービスは縮小傾向をたどっている。2015/16 年度まで横ばいの状態が続いた後、2016/17 年度にピークを迎えたが、その後大幅に乗客数は落ち込んだ状態となった。特に、2020/21 年度はコロナ禍の影響を受けて、前年度に比べ 70%の減少となっている (図 7-4 参照) ⁶⁶⁷。

⁶⁶⁵ Genealogy of Hertfordshire (n.d.), “herts-eus-survey”, Genealogy of Hertfordshire サイト

<http://www.hertfordshire-genealogy.co.uk/images//hertfordshire/maps/herts-eus-survey.gif> 2022 年 1 月 4 日閲覧。

⁶⁶⁶ Intalink (n.d.a)。



単位：百万人

図 7-4 ハートフォードシャー郡のバス乗客数推移

出典 英国交通省統計⁶⁶⁸を基に作成

第3項 バス事業者と鉄道事業者

ハートフォードシャー郡のバス市場は規制緩和されており、インタリンクはホームページ上で、大企業や小規模なコミュニティ事業者を含む 29 の公共交通事業者をバスサービスのパートナーとして紹介している。同じくパートナーとして紹介されている鉄道事業者と合わせて幾つかの企業名を以下の表に例示する。

表 7-1 ハートフォードシャー郡の主要旅客運送事業者

バス事業者 (29 社)	鉄道事業者 (4 社)
Arriva	Greater Anglia
Red Eagle Buses	London Northwestern Railway
Stagecoach	Southern Railway
Uno、等	Thameslink Great Northern Railway

出典 Intalink⁶⁶⁹

第4項 バスの運賃スキームと各種サービス提供状況

インタリンクのバス乗車券としては、出発地と目的地の間を 1 回だけ移動できるシングルチケット、それより割安に往復移動できる往復チケット、さらに週間、月間、年間など定期的に移動する人のためのシーズンチケットを通常販売している。

インタリンクのもう一つのバス運賃スキームとして表 7-2 に示すような 7 種類の乗車券が販売されている。このうち最初の 6 つはハートフォードシャー郡の住民の移動範囲をバスのネットワークでカバーされる 6 つの地域 (ゾーン) に分けて、ゾーン内であればさらにチケ

⁶⁶⁸ 英国交通省 (n.d.a), “Passenger journeys on local bus services by local authority”, GOV.UK サイト https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fassets.publishing.service.gov.uk%2Fgovernment%2Fuploads%2Fsystem%2Fuploads%2Fattachment_data%2Ffile%2F1030632%2Fbus0109.ods&wdOrigin=BROWSELINK 2022 年 1 月 4 日閲覧。

⁶⁶⁹ Intalink (n.d.b), “Partners”, Intalink サイト <https://www.intalink.org.uk/partners> 2022 年 1 月 4 日閲覧。

ットの有効期間、利用人数等の条件を満たすことで、移動無制限とするものである⁶⁷⁰。したがって、これら6つのバスネットワークのゾーンでは路線の運行会社が異なる場合であっても乗換が自由に出来る複数事業者間の共通乗車券を使って移動できるようになっている。

表の最後に記載されているコルニー7はロンドンコルニー地区とセントオールバン地区を結ぶ3つの路線のシーズンチケットで、各々Metroline、Arriva、Unoが運行している⁶⁷¹。

表 7-2 ハートフォードシャー郡のバスネットワークにおけるインタリンクの乗車券

名称	地域	対象	チケット内容	価格 (ポンド)
インタリンク エクスプローラ	ハートフォードシャー郡庁の定めるバスネットワーク領域内 ⁶⁷² で移動無制限	1日グループ	最大4人で旅行する人達の1日分	17.00
		1日大人	大人1名、1日分のチケット	9.00
		1日青年	青年1名、1日分のチケット「	5.00
		1週間大人	大人1名、1週間分のチケット	35.00
		1週間青年	青年1名、1週間分のチケット	23.00
ヘメル・ヘンプステッド BUSnet	ヘメル・ヘンプステッドのBUSnetゾーンで移動無制限	1日大人	大人1名、1日分のチケット	7.50
		1日青年	青年1名、1日分のチケット「	2.50
		1週間大人	大人1名、1週間分のチケット	17.00
		1週間青年	青年1名、1週間分のチケット	12.50
セントオールバンズ BUSnet 内域	セントオールバンズの内側となる内域で移動無制限	1日大人	大人1名、1日分のチケット	5.00
		1日青年	青年1名、1日分のチケット「	3.00
		1週間大人	大人1名、1週間分のチケット	18.00
		1週間青年	青年1名、1週間分のチケット	10.00
セントオールバンズ BUSnet 全域	セントオールバンズの全域で移動無制限	1日大人	大人1名、1日分のチケット	6.50
		1日青年	青年1名、1日分のチケット「	4.00
		1週間大人	大人1名、1週間分のチケット	23.00
		1週間青年	青年1名、1週間分のチケット	13.50
ワトフォード BUSnet	ワトフォードBUSnetの全域で移動無制限	1日大人	大人1名、1日分のチケット	5.50
		1日青年	青年1名、1日分のチケット「	3.50
		1週間大人	大人1名、1週間分のチケット	20.00
		1週間青年	青年1名、1週間分のチケット	12.00
ウェルウィンハットフィールド BUSnet	左記のBUSnetの全域で移動無制限	1日大人	大人1名、1日分のチケット	6.00
		1日青年	青年1名、1日分のチケット「	4.00
		1週間大人	大人1名、1週間分のチケット	25.00
		1週間青年	青年1名、1週間分のチケット	15.00
コルニー7	ロンドンコルニーとセントオールバンズ	1週間大人	大人1名、1週間分のチケット	15.50
		1週間青年	青年1名、1週間分のチケット	9.50

出典 Intalink⁶⁷³

⁶⁷⁰ Intalink (n.d.c), "Intalink tickets for the Hertfordshire bus network", Intalink サイト

<https://www.intalink.org.uk/tickets#bbe6eeab-8b58-42ec-bc71-b71981ad4de4> 2022年1月4日閲覧。

⁶⁷¹ Intalink (n.d.d), "Colney7", Intalink サイト <https://www.intalink.org.uk/colney-7> 2022年1月4日閲覧。

⁶⁷² インタリンクエクスプローラのカバーする領域は、バッキンガムシャー郡議会とエセックス郡議会との契約の下で提供される特定のバスサービスの提供地域を含むので、ハートフォードシャー郡の地域にこれら2つの群を合わせた地域を含む広範なものとなる。

⁶⁷³ Intalink (n.d.d)。

乗車券は、一般にバスの車内で購入するようになっているが、スマートフォンにインタリンクアプリをダウンロードして、モバイルチケット（m-ticket）を購入し、格納した上で利用することも出来る。但し、このモバイルチケットを利用できるのは現在、Red Rose Travel、Metroline、Uno の 3 社のみとなっており、各々が発券する独自の QR コードのチケットを乗車時にスキャンして利用するものとなっている⁶⁷⁴ので、複数事業者対応のチケットは未だモバイル対応していないものと見られる。



図 7-5 Uno、Metroline、Red Rose Travel 各社のモバイルチケットのアプリ画面
出典 Intalink⁶⁷⁵

インタリンクはまた、高齢者や障害者、定時定路線の公共交通へのアクセスに難のある人、及び通学等を行う青少年等に対して以下のようなサービスを提供している。

表 7-3 インタリンクの提供する高齢者/障害者及び青少年等に対する各種サービス

サービス名称		概要
高齢者や障害者向けのバス利用		高齢者/障害者向けにバスの無料バスがある 車椅子と移動スクーター用の優先スペースがある
通学サービス		授業のある日、指定校の登下校時など低頻度でバスを運行するもの
ハートフォードシャーセーバーカード		11 歳から 25 歳までの青少年でバスを高頻度で使う人のための割引制度（年間単位の手数料がある）
コミュニティトランスポート	自家用車利用	ボランティア運転手が自家用車を利用して移動困難者の移動を支援するもの
	ドアツードアミニバス	民間交通機関にアクセスが出来ない人のため、予約して自宅まで行き、目的地へ輸送するもの
	ハイヤー型ミニバス	車椅子での乗車を希望するコミュニティグループが利用できるレンタカー（運転手付きあり）サービス
	みんなのバスサービス	商用の移動オプションのないところで定時運行のバスを走行させるもの
みんなのショップモビリティ		障害者の買物客のために地元の店舗へのアクセスを可能にする車椅子/スクーターのローン/レンタル
リアルタイムバス接近情報の提供		マークされた全てのバス停に付いている QR コードをスマートフォンで読み取ることにより、バスの接近情報を得ることが出来る

出典 Intalink 複数資料を基に作成

⁶⁷⁴ Intalink (n.d.e), “Mobile ticketing”, Intalink サイト <https://www.intalink.org.uk/mobile-ticketing> 2022 年 1 月 5 日閲覧。

⁶⁷⁵ Intalink (n.d.e).

第3節 入札・契約に関する規定等

第1項 公共輸送サービスとその契約状況

ハートフォードシャー郡庁の公共交通サービスを含む公共調達に関しては、Supply Hertfordshire（以降、SH）と呼ばれる郡庁とハートフォードシャーのディストリクト及びバラ役所によって 2003 年に構築された調達システムを使って実際の調達や入札が行われている⁶⁷⁶。

調達・入札業務は SH の提供する調達ポータル（e-Tendering Portal）を通じて行われている⁶⁷⁷。郡庁に加えて、10 のディストリクトとバラ、及び Lee Valley Regional Park Authority という公園当局と B3Living という住宅供給当局の 2 つ⁶⁷⁸が調達する案件の統合的な紹介が行われるのと並行して、案件の発注部門は登録事業者の中から応札してくる事業者を評価し、採択する作業を本調達ポータルの利用を通じて行っている。

旅客輸送（Passenger Transport）等を含む郡庁の 9 つの公共部門組織の調達案件に関しては、上記ポータルを通じて採択された事業者の名前と契約の概要を登録しておく契約台帳（Contract Register）というサイトがあり、既存の有効な契約概要を見ることが出来るようになっている。例えば、現在、路線バスの契約は 6 本締結されているが、そのうち 3 本分の契約について見てみると、以下のように、1 本の契約で 5, 6 社が採択されていること、しかもその契約金額が各社とも同一金額となっていること、契約期間は 5 年、7 年となっているものが多くなっていることなどが分かる⁶⁷⁹。

表 7-4 ハートフォードシャーにおけるミニバス、路線バス及び長距離バスの契約

ContractName	SupplierName	TotalValue	StartDate	Months	EndDate
The Provision of Local Bus and School Transport Services starting March 2021	A2B & COACH LTD	1900000	28/03/2021	84	25/03/2028
	Britannia Coaches	1900000	28/03/2021	84	25/03/2028
	Chariots for Hire	1900000	28/03/2021	84	25/03/2028
	Chiltern Automotive Limited	1900000	28/03/2021	84	25/03/2028
	Richard Taylor Travel	1900000	28/03/2021	84	25/03/2028
	Richmonds Coaches	1900000	28/03/2021	84	25/03/2028
Provision for Local Bus and School Transport	Arriva The Shires	5000000	01/04/2017	59	23/03/2022
	Centrebus	5000000	01/04/2017	59	23/03/2022
	Galleon Travel 2009 Ltd	5000000	01/04/2017	59	23/03/2022
	Red Eagle	5000000	01/04/2017	59	23/03/2022
	Red Rose Travel	5000000	01/04/2017	59	23/03/2022
	Uno Buses Ltd	5000000	01/04/2017	59	23/03/2022
Provision for Local Bus and School Transport	Arriva The Shires	9300000	01/04/2018	60	31/03/2023
	Centrebus	9300000	01/04/2018	60	31/03/2023
	Galleon Travel 2009 Ltd	9300000	01/04/2018	60	31/03/2023

⁶⁷⁶ Supply Hertfordshire (n.d.), “Welcome to Supply Hertfordshire ‘s E-Tendering System”, Supply Hertfordshire サイト <http://www.supplyhertfordshire.uk/> 2022 年 1 月 6 日閲覧。

⁶⁷⁷ SUPPLY Hertfordshire e-Tendering Portal (n.d.), “Welcome to the SUPPLY Hertfordshire e-Tendering Portal”, SUPPLY Hertfordshire e-Tendering Portal サイト <https://intendhost.co.uk/supplyhertfordshire.aspx/Home> 2022 年 1 月 6 日閲覧。

⁶⁷⁸ Supply Hertfordshire (n.d.)。

ContractName	SupplierName	TotalValue	StartDate	Months	EndDate
	Red Eagle	9300000	01/04/2018	60	31/03/2023
	Redline Buses	9300000	01/04/2018	60	31/03/2023
	Uno Buses Ltd	9300000	01/04/2018	60	31/03/2023
	Vale Travel	9300000	01/04/2018	60	31/03/2023

出典 ハートフォードシャー郡庁⁶⁸⁰

第2項 入札プロセス

入札は、SH の運営する調達ポータルを利用して行われているので、同システムのサプライヤー向けガイドに記された内容で、入札プロセスの流れやシステムの対応機能の概要を整理すると、以下のようなものとなる。

表 7-5 Supply Hertfordshire の調達ポータルに関するステップごとのサプライヤー向けガイド概要

システムの機能	概要
1.業者登録・情報更新	<ul style="list-style-type: none"> 会社プロフィールや連絡先、ビジネスカテゴリなどを登録 登録後は必要に応じ情報更新、連絡先の更新を行える
2.入札機会・意思表示・入札管理	<ul style="list-style-type: none"> 現在の入札案件を郡、ディストリクト、バラ別に閲覧できる 興味ありと表明すると入札書類が送付される My Tender の入札管理ページで自分の入札状況の管理が出来る
3. 入札書類の提出	<ul style="list-style-type: none"> 自分の入札ステージに応じて必要な書類を確認して用意する（例：PQQ なら事前審査書類など） 用意が出来たら My Tender Return サイトから書類を送付する 送付後も〆切前なら書類の修正は可能 <p>※書類の準備中に Opt-in、Opt-out を選ぶことが出来る</p>
4.入札/契約に関するやり取り	<ul style="list-style-type: none"> 入札/契約に関する Q&A 等のやり取りを行う。一般的内容は Message、入札内容の明確化は Correspondence から行う
5.アクション	<ul style="list-style-type: none"> 期日までに行うべきアクションについてのリマインダーが自動的にシステムで送られてくるので、完成まで対応する
6.入札履歴	<ul style="list-style-type: none"> My Tender から入札への対応の履歴を見ることが出来る
7.契約の閲覧	<ul style="list-style-type: none"> ハートフォードシャーの各組織が現在締結している契約の概要を閲覧することが出来る 自身の契約であれば、必要性や許諾の有無に応じて契約内容を Contract Management のページで更新できる

出典 Supply Hertfordshire⁶⁸¹

第4節 SUMP 及び近年の交通関連の施策

第1項 ハートフォードシャー郡で締結されている拡大パートナーシップ

2020年4月、ハートフォードシャー郡庁は、2017年バスサービス法の権限を使用して拡大パートナーシップ（Enhanced Partnership：EP）を設立したイングランドにおける最初の地方交通当局（Local Transport Authority：LTA）となった。この契約は「インタリンク EP（Intalink EP）」として知られており、郡庁と群全体で事業を展開する 20 以上の地域

⁶⁸⁰ Hertfordshire County Council (n.d.e), “Contracts and Tenders”, Hertfordshire County Council サイト <https://www.hertfordshire.gov.uk/contractcatalogue/default.aspx?tab=contracts&view=4&type=1056> 2022年1月6日閲覧

⁶⁸¹ Supply Hertfordshire (n.d.a), “Step by Step Supplier Guide”, Supply Hertfordshire サイト <https://intendhost.co.uk/supplyhertfordshire/asp/ViewDocument.aspx?dt=12&id=717> 2022年1月6日閲覧

バス及び長距離バス事業者、列車運行会社及び 10 のディストリクト及びバラ役所で構成されている。

EP の下で、LTA である郡庁は特定の施設（例：バス停や車線）と対策（特定の情報を提供するなど）を確立することに同意することができ、それらの施設を使用したい事業者は相互措置（例えば、新技術の設置）に同意する。インタリンク EP は、1999 年から実施されていた自発的な合意である以前のインタリンク・パートナーシップに基づいている⁶⁸²683。

インタリンク EP は、合意された行動を通じて、より高品質のバスサービス、より緊密に統合されたバスネットワーク、及びデータと情報のより良い使用を確保することを目指している⁶⁸⁴。例えば、郡庁は、時間厳守のための最小限の信頼性基準と上昇志向の基準を定めており、バス優先施設への郡庁による投資の恩恵を受ける地域は、最小限度の時間厳守の基準を持つこととしている⁶⁸⁵。

表 7-6 Intalink 拡大パートナーシップの目的とアクション

目的	アクション
交通におけるバスサービスの優先	<ul style="list-style-type: none"> サービスに影響を与える渋滞箇所に対策を講じる。 バス優先パッケージの機会を特定する。 道路工事の影響を軽減する。
バスのイメージアップ	<ul style="list-style-type: none"> 品質基準を上げ、適用する。 5 年間のマーケティング計画を策定し、実施する。 一貫したブランド化アプローチを取る。
バスインフラのアップグレード	<ul style="list-style-type: none"> 基幹路線に沿ったインフラの改善を調整する。 バスへの乗換えのためのインフラを維持・強化する。
バスネットワークの緊密な統合	<ul style="list-style-type: none"> 複数事業者間乗車券、スマートチケットの範囲を拡大する。 公共交通機関の協力を促進する。 協調的な宣伝と情報を提供する。
データと情報のよりスマートな利用	<ul style="list-style-type: none"> リアルタイム情報を拡張する。 ウェブサイトとアプリをアップグレードする。 開発計画の日程を共有する。 新技術のパイロット導入を行う。

出典 Intalink⁶⁸⁶

意思決定のために、インタリンク EP は次の 2 つの主要機関によって管理されている。

⁶⁸² Intalink (n.d.f), “About Us”, Intalink サイト <https://www.intalink.org.uk/about-Intalink> 2022 年 1 月 2 日閲覧。

⁶⁸³ Hertfordshire County Council (2020) “Intalink Enhanced Partnership Plan and Scheme”, Hertfordshire County Council サイト <https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/images.intalink.org.uk/downloads/Intalink%20Enhanced%20Partnership%20Plan%20and%20Scheme%20%28Feb%202020%29.pdf> 2022 年 1 月 2 日閲覧 4-5 ページ。

⁶⁸⁴ Route ONE (2020), “Enhanced bus partnership plans in Hertfordshire are approved”, Route ONE サイト <https://www.route-one.net/news/enhanced-bus-partnership-plans-in-hertfordshire-are-approved/> 2022 年 1 月 7 日閲覧。

⁶⁸⁵ Hertfordshire County Council (2019), “DRAFT INTALINK ENHANCED PARTNERSHIP PLAN AND SCHEME”, DocPlayer サイト <https://www.hertfordshire.gov.uk/media-library/documents/about-the-council/consultations/intalink-enhanced-partnership-plan-and-scheme-v4.5.pdf> 2022 年 1 月 2 日閲覧

⁶⁸⁶ Hertfordshire County Council (2020) 9 ページ。

表 7-7 インタリンク EP の管理機関

	責任	メンバー
インタリンクフォーラム	ハートフォードシャーのバスネットワークに影響を与えるあらゆる種類の問題について議論し、様々な利害関係者と協議し、合意を構築し、 Intalink 理事会（インタリンクボード）に決定のための勧告を行う機会を提供する。	<ul style="list-style-type: none"> 適格バスサービスを実行している全てのバス事業者 ハートフォードシャー郡庁（旅客運送と高速道路担当部門） すべてのハートフォードシャー地区とバラ（自治区）議会 すべてのハートフォードシャーの列車運行会社
インタリンクボード	インタリンク EP の意思決定機関	<ul style="list-style-type: none"> 大規模バス事業者 2 社（投票権有り） 中堅バス事業者 2 社（投票権有り） 小規模バス事業者 2 社（投票権有り） ハートフォードシャー郡庁 2 名（旅客運送と高速道路各 1 名）（決定権・拒否権有り） ハートフォードシャーの地区またはバラ（自治区）議会 2 名（投票権なし）

出典 ハートフォードシャー郡庁⁶⁸⁷

2017年のバスサービス法に従って、EPは「EPプラン」と「EPスキーム」の両方で構成されている。EPプランはローカルエリアのバスサービスに対する高いビジョンと目標を定めたものであり、EPスキームはLTAのビジョンと目標を達成するための手段について正確な詳細を定めている⁶⁸⁸。現在のEPスキーム（EPスキーム1）は、LTAと事業者のアクションを2020/21年度から2024/25年度まで設定している⁶⁸⁹。

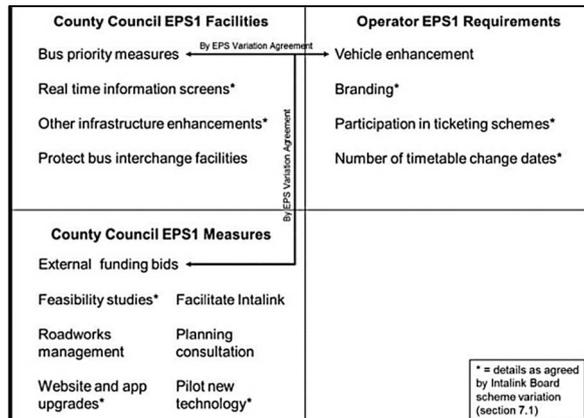


図 7-6 パートナーシップスキームと計画の強化の概要⁶⁹⁰

出典 ハートフォードシャー郡庁⁶⁹¹

⁶⁸⁷ Intalink (2019)。

⁶⁸⁸ 英国交通省 (2021f), “The National Bus Strategy Delivering Bus Service Improvement Plans using an Enhanced Partnership”, GOV.UK サイト https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1002507/national-bus-strategy.pdf 2022年1月2日閲覧

⁶⁸⁹ Intalink (2019)。

⁶⁹⁰ 上表にある変動協定 (Variation Agreement) とは (例: バス優先施設や相互要件等に関連の) 協定で特定化された行動に同意する合意を通じて、すべての側が合意した協定を指す。

⁶⁹¹ Intalink (2019)。

表 7-8 EP スキームで定めている主要事項

項目	概要
外部資金調達入札	郡庁は事業者と提携し、すべての関連する政府の競争資金源に入札を提出し、EPの強い要望に対する外部からの貢献を探索することとする。
フィージビリティスタディ	郡庁は、優先順位の高いバス施設を識別するために、パートナーシップの有効期間を通じて年間3つのバス優先実現可能性調査を委託する。
道路工事管理	郡庁は、郡議会の高速道路網管理チーム、旅客輸送部門、バス事業者及び一般市民との間で道路工事の混乱情報を共有するための合意されたプロセスを引き受け、実施する。
Web 及びアプリのアップグレード	郡庁は、新しいインタリンクウェブサイトの設計、調達、立ち上げ、および新しいインタリンクスマートフォンアプリの継続的なレビューを確保する。
その他のインフラ強化	郡庁は、バス停をアップグレードして、2年間に1つの定義された基幹路線に沿ってアクセス可能な搭乗、避難所、座席を提供する。
インタリンクを促進する	郡庁は、インタリンク EP の管理調整事項に記載の通り、インタリンク EP スキームを通じ、インタリンクフォーラムとインタリンクボードの会議促進並びにそれらに限定されない目的遂行のためフルタイムのスタッフを雇用する。
企画相談	郡庁は、バスサービスの強化をサポートするための開発者の貢献を生み出すのに十分な規模または性質の主要な開発場所を含む、郡全体の重要な計画開発について関連の事業者へ通知する。
新技術の試験導入	郡庁は、バスネットワークの魅力と効率性を高めるため、新しい技術の試験的導入を行う。
ブランディング	適格のバスサービスを提供する全ての車両は、インタリンク EP の促進のため内外統一のブランディングを実行する。郡庁は、それら車両のため全てのブランディング材料を準備し、供給する。
発券スキームへの参加	複数事業者の関与する経路について、個別のチケット購入よりも利便性の高い、一括購入が出来る既存の複数事業者間スキームに積極的に参加してきた事業者は今後も参加すると見込まれる。延長と追加は、郡庁と関連パートナーによって交渉される。
時刻表変更日の数	バス事業者は、対象となる重要な時刻表変更日の場合によっては地域ごとに、年間で固定された日数に制限する。

出典 ハートフォードシャー郡庁⁶⁹²

第2項 ハートフォードシャー地域交通計画 (Hertfordshire Local Transport Plan 2018~2031)、(2011年)

英国の LTA は 2000 年交通法 (Transport Act 2000) の発効以来、地域交通計画 (Local Transport Plan : LTP) 策定が義務付けられている。ハートフォードシャーの LTA である郡庁は、対象期間を 2018-2031 年とした最新の LTP であるハートフォードシャー地域交通計画 (Hertfordshire Local Transport Plan 2018-2031) を 2018 年 5 月に発表した。これは、郡庁が対象期間を 2011-31 年として策定した 3 番目の LTP を期間中に更新したものとも言え、策定 4 回目の最新版は LTP4 とも呼称されている。

5 年毎の更新が望ましいとされる法定計画の LTP であるが、LTP 4 が LTP3 の期間中に策定された理由として、ハートフォードシャーの新しい経済上の文脈・方向性に沿った計画策定が必要であること、既存の交通網には計画されていた成長を阻む非効率が存在すること、

⁶⁹² Hertfordshire County Council (2019)。

既存の交通戦略が将来の課題に適合できなくなっていることが挙げられている⁶⁹³。

LTP4 は、環境・インフラストラクチャー局（Environment & Infrastructure Department）の戦略交通・鉄道チーム（Strategic Transport and Rail Team）が策定しており、本体計画書と共にインタリンクの公共交通戦略や高速道路を含む道路、交通安全、大気品質といった環境関連等多くの戦略レベルのドキュメントからなるとされている。これらのドキュメントは本体計画書に納められた戦略レベルの情報のみならず徒歩、自転車、通行権（Rights of Way）など特定の分野や地域に関わる情報も提供する⁶⁹⁴。

また、LTP4 の実行計画（Implementation Plan）は本体計画やこれらドキュメントから上がって来る対策内容を定期的に更新したものであり、モニタリングレポート（図 7-7 では Progress Report）は LTP の年次の進捗を報告するものであるとしている⁶⁹⁵。



図 7-7 LTP 戦略と関連文書

出典 ハートフォードシャー

郡庁が LTP4 の策定に当たり、認識している現在の課題と将来への取組みは、以下に記述したとおり、将来の人口増と自動車を中心とする交通量の増加に対応するもので、少子高齢化により過疎化の進む地域を多く抱える日本の一般的地方県とは状況に違いがある⁶⁹⁶。但し、公共交通へのアクセスの悪い田舎や高齢者・障害者へのサービス提供、予算確保といったことが、課題や将来へのチャレンジとなっていることは日本と同様ともいえる。

⁶⁹³ Hertfordshire County Council (2018), “Hertfordshire’s Local Transport Plan 2018 - 2031”, Hertfordshire County Council サイト <https://www.hertfordshire.gov.uk/media-library/documents/about-the-council/consultations/ltp4-local-transport-plan-4-complete.pdf> 2022 年 1 月 5 日閲覧。

⁶⁹⁴ Hertfordshire County Council (2018)。

⁶⁹⁵ Hertfordshire County Council (2018)。

⁶⁹⁶ Hertfordshire County Council (2018)。

現在の課題

郡の人口は2016年の118万人から2039年までに25万人増の143万人、21%増加すると見込まれており、これまでよりはるかに大きな規模で将来における住宅の成長が見込まれている。

人口増に見合った雇用を生む経済成長が必要で、交通は経済成長を容易にし、持続可能な住宅開発を届ける重要な役割を持つものである。

ハートフォードシャー郡は自動車保有率が高く、交通網は南北には発達しているが東西のつながりは比較的弱い。多くの中堅規模の町があるので境界を跨る多くの移動があり、複雑な移動のパターンを生んでいる。

この結果、町の中や町を跨っての移動では渋滞が起き、満員電車や大気汚染の問題が起きる。一方、田舎に住む人、障害があったり運転が困難であったりする人、あるいは車へのアクセスのない人ではしばしば重要なサービスへのアクセスが困難になるという問題が生まれている。これは、自家用車に代わる移動手段が現実的でなかったり、不便であったりするためであるが、車の利用度合いが高いと、運動不足となって肥満や不健康といったことの一要因となる。

将来への取組

このまま車への高度依存が続くと渋滞及び移動時間の信頼性の悪化を招き、経済成長の制約要因となる。交通量の増加と渋滞は住民の健康、及び都市と田舎や自然環境の品質にマイナスの影響を与えることになる。

高速道路を拡張することで移動需要への対処を進める交通戦略は費用の掛かり過ぎるものであり、実現も容易ではなく、環境にも良くない。

このような将来の移動需要の増加に対しては、徒歩、自転車、及び旅客輸送といった持続可能な交通モードの促進を図ることと適宜交通需要の管理対策を必要とする。

しかし、そのような解決策は、公共支出への圧力の掛かる中で進めなければならない。従って、本 LTP は代替となる資金源の機会も最大化するよう努めるものとしている。

このような認識の下、LTP4に記載されている事項は、以下の考え方で構成されている。⁶⁹⁸

⁶⁹⁷ Hertfordshire County Council (2018)。

⁶⁹⁸ Hertfordshire County Council (2018)。

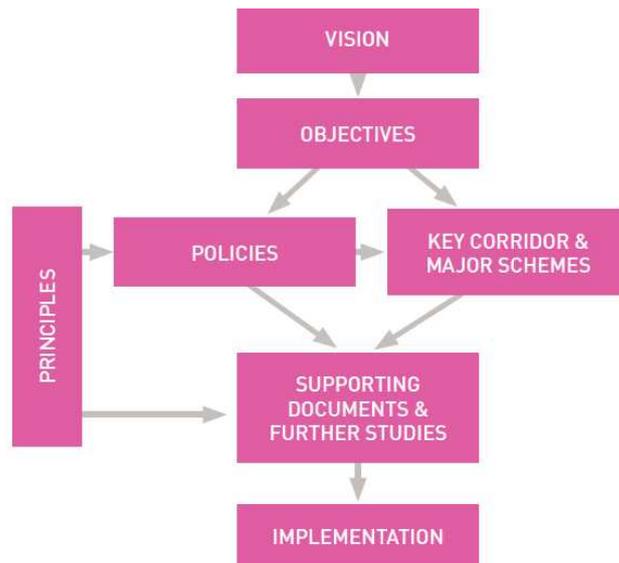


図 7-8 LTP4 に記載されている事項の構成

出典 ハートフォードシャー郡庁⁶⁹⁹

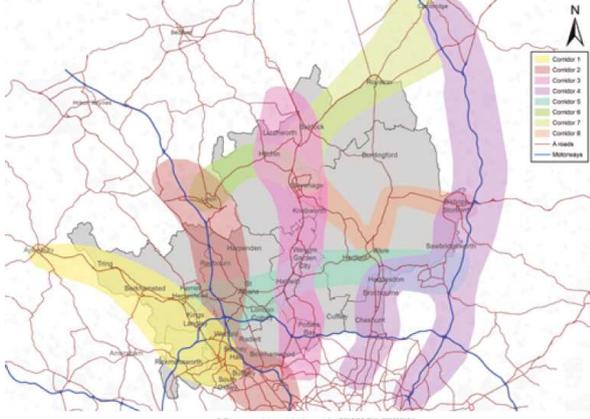
各構成要素について、概要を下表にまとめた⁷⁰⁰。

表 7-9 LTP4 における主要記載項目

構成要素	概要
ビジョン (Vision)	以下の 3 つについて交通の貢献によって描く肯定的将来像 <ul style="list-style-type: none"> ・ 繁栄 (Prosperity) ・ 場所 (Place) ・ 人々 (People)
目的 (Objectives)	達成することにより上記ビジョンの実現がなされる 9 つの目的 <u>繁栄</u> 1. ハートフォードシャー外の国際的玄関口と地域のセンターへのアクセスの改善 2. ハートフォードシャーの都市センター間のつながりの強化 3. 雇用主と労働市場間のアクセシビリティの改善 4. ハートフォードシャー全域にわたる移動の信頼性と交通網の回復力の強化 <u>人々</u> 1. タウンセンターの質と活力の強化 2. ハートフォードシャーの環境の特性と質の維持 3. CO2 排出量の削減 <u>場所</u> 1. 移動とその影響をより安全かつ健康的なものにすること 2. 交通を通じた日常生活におけるアクセスを改善し、参加を可能にすること
原則 (Principles)	目的を達成へと導く 4 つの原則 1. 土地利用と交通計画の統合 2. 技術の適用と導入

⁶⁹⁹ Hertfordshire County Council (2018)。

⁷⁰⁰ Hertfordshire County Council (2018)。

構成要素	概要								
	3. 費用対効果の高い提供と保守 4. モーダルシフトとアクティブトラベルの促進								
Policies (方針)	<p>目的の達成に向けて整合性を取るべき交通施策の方針が下記の項目で詳細に決められている</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 交通利用者の便益上の優先順（移動需要の減少、歩行者・自転車、公共交通利用、動力付き2輪車、他の動力付き乗物の順） 2. 土地利用計画の反映 3. 交通計画と行動変容 4. 交通需要の管理（例：駐車制限、有料化、等） 5. 開発管理（開発業者やディストリクト、バラとの作業方針） 6. アクセシビリティ 7. アクティブトラベラー歩 8. アクティブトラベラー自転車 9. バス 10. 鉄道 11. 空港 12. 交通網管理 13. 道路とジャンクションの新設 14. 気候変動に対する交通網の回復力 15. 走行速度管理 16. 貨物と物流 17. 道路の安全 18. 交通安全とセキュリティ詳細に 19. CO2 排出量の削減 20. 大気品質 								
Corridor (基幹路線)	<p>マルチモーダルで整備を進めたい基幹路線が下図のように紹介されている</p>  <table border="1" data-bbox="577 1608 1193 1758"> <tbody> <tr> <td>Corridor 1: Aylesbury - Watford - London</td> <td>Corridor 2: London - Watford - Luton - Milton Keynes</td> </tr> <tr> <td>Corridor 3: London - Stevenage - Peterborough</td> <td>Corridor 4: London - Harlow - Stansted - Cambridge</td> </tr> <tr> <td>Corridor 5: Hemel & Watford - St Albans - Harlow</td> <td>Corridor 6: Luton - Stevenage</td> </tr> <tr> <td>Corridor 7: Stevenage - Cambridge</td> <td>Corridor 8: Stevenage - Stansted</td> </tr> </tbody> </table>	Corridor 1: Aylesbury - Watford - London	Corridor 2: London - Watford - Luton - Milton Keynes	Corridor 3: London - Stevenage - Peterborough	Corridor 4: London - Harlow - Stansted - Cambridge	Corridor 5: Hemel & Watford - St Albans - Harlow	Corridor 6: Luton - Stevenage	Corridor 7: Stevenage - Cambridge	Corridor 8: Stevenage - Stansted
Corridor 1: Aylesbury - Watford - London	Corridor 2: London - Watford - Luton - Milton Keynes								
Corridor 3: London - Stevenage - Peterborough	Corridor 4: London - Harlow - Stansted - Cambridge								
Corridor 5: Hemel & Watford - St Albans - Harlow	Corridor 6: Luton - Stevenage								
Corridor 7: Stevenage - Cambridge	Corridor 8: Stevenage - Stansted								
Implementation Plan (実施計画)	<p>LTP 実施計画は、戦略と補足文書から生じる施策の定期的更新されるリストとなっている</p>								

出典 ハートフォードシャー郡庁⁷⁰¹

⁷⁰¹ Hertfordshire County Council (2018)。

第5節 英国 ハートフォードシャー郡 インタビュー結果

第1項 ハートフォードシャー郡庁 (Hertfordshire County Council)

要点

- ハートフォードシャー郡庁では、バスサービスの契約には純費用（ネットコスト）契約と総費用（グロスコスト）契約の両方を用いている。
- 入札の公示を行う場合、郡は契約が純費用か総費用かを指定せず、事業者の提案によりこれを決定できるようにしている。
- Intalink 拡大パートナーシップの最終的な目標は、ロンドンのように統合されたシームレスなバスネットワークを、規制緩和されたシステムの中で構築することである。
- 2021 年、郡庁は英国交通省の僻地交通基金の資金を利用し、DRT サービス「HertsLynx」の試行を開始した。現在、1日あたり約 60 回の運行を行っている。

ヒアリング先

Andrew Highfield 氏： Head of Integrated Transport

Matthew Lale 氏： Passenger Transport Manager

Andrew Highfield 氏は、ハートフォードシャー郡庁の統合輸送責任者であり、通常のバスネットワークの調整、通学サービス、成人向け社会福祉輸送サービスなどを担当する。同氏はロンドンの公共交通機関の担当当局である Transport for London での勤務経験もある。

1) 背景

ハートフォードシャー郡における主要都市は 1 つではなく、人口が約 60,000 人程度の大きな町がたくさんあり、多くの場合、ロンドンに通勤する人々が住んでいる。そのほかの地域には多くの農村があり、収益性の高いバスサービスを運営することが困難であるため、ネットワークは非常に貧弱なものとなっている。

2) 運行事業者と契約

a) 運行事業者

ハートフォードシャー郡のバスサービスの約 90%は規制緩和により民間企業によって提供されている。残り 10%のサービスについては郡庁が契約しており、それらは主にサービス供給が不十分な地域や、夜間や週末を対象にしたものとなっている。ハートフォードシャーには約 30 の事業者があり、主要な事業者は、Arriva と Uno である。また、Metroline、GoAhead、及び主に郡庁との契約サービスを提供する非常に小規模な事業者も存在する。

b) 契約

バス契約の金額規模は概ね 5,000 ポンドから 30 万ポンドまでの範囲である。郡役所が全ての運賃を決定している。通常、各契約には 3~4 社の入札があるが、活発な事業者が少ない郡の北部ではこれより少ない。

郡庁は、純費用（ネットコスト）契約と総費用（グロスコスト）契約の両方を使っている。入札の公示をする際に、郡は契約が純費用契約か総費用契約かを指定せず、事業者からの提案でこれを決定できるようにしている。郡にとっては、事業者にリスクを取らせ、郡がコミットする支出の量を減らすことが出来るので、純費用契約の方が都合は良い。しかし、コロナ禍の到来により、事業者は収益リスクを引き受ける意欲が低くなり、純費用契約の提案は少なくなっている。

入札では、郡は路線と時刻表を指定するが、事業者側も提案書の中で改変と改善を提示することができる。全体として、落札者はコスト 8 割、品質 2 割の評価に基づいて決定される。品質に関する考慮事項には、環境要因、品質基準、その他の要因ばかりでなく、事業者の提案する時刻表も含まれる。多くの場合、事業者は非常によく似たコストを提示してくるので、提案の品質面は「タイプレーカー」として機能する。

郡庁はまた、通学バスと成人向け社会福祉サービスのため、別々に契約を入札に掛けている。

3) 2017 年バスサービス法

a) Intalink 拡大パートナーシップ

Intalink（インタリンク）パートナーシップは約 25 年前に始まったが、最初の焦点はマーケティングにしかなかった。2017 年バスサービス法が可決された時、郡庁は既存の合意が強化された拡大パートナーシップ（Enhanced Partnership）に移行するために迅速に動いた。同パートナーシップは、下表に示す通り、5 つの目的とそれに付随するアクションを中心に据えている。

表 7-10 Intalink 拡大パートナーシップの目的とアクション

目的	アクション
交通におけるバスサービスの優先	<ul style="list-style-type: none"> サービスに影響を与える渋滞箇所に対策を講じる。 バス優先パッケージの機会を特定する。 道路工事の影響を軽減する。
バスのイメージアップ	<ul style="list-style-type: none"> 品質基準を上げ、適用する。 5 年間のマーケティング計画を策定し、実施する。 一貫したブランド化アプローチを取る。
バスインフラのアップグレード	<ul style="list-style-type: none"> 基幹路線に沿ったインフラの改善を調整する。 バスへの乗換えのためのインフラを維持・強化する。
バスネットワークの緊密な統合	<ul style="list-style-type: none"> 複数事業者間乗車券、スマートチケットの範囲を拡大する。 公共交通機関の協力を促進する。 協調的な宣伝と情報を提供する。
データと情報のよりスマートな利用	<ul style="list-style-type: none"> リアルタイム情報を拡張する。 ウェブサイトとアプリをアップグレードする。 開発計画の日程を共有する。 新技術のパイロット導入を行う。

出典 ハートフォードシャー郡庁⁷⁰²

郡内の約 30 の民間事業者はすべて同パートナーシップに加盟している。このパートナーシップの一般的な目的は、郡庁、事業者、及び市民協議プロセスを通じて集められた意見に

⁷⁰² Hertfordshire County Council (2020)。

基づき定められ、同パートナーシップの詳細は、郡庁と事業者との交渉を通じて策定された。当初、事業者ではそのような方法で強制的な義務条件を交渉するといった経験が少なかったため、困難な過程となった。多くの場合、事業者は郡との協議を開始する前に、事業者間で協議を行っている。

事業者にとって、交渉における最も重要な領域は、バス専用レーンや道路といったバス優先措置である。郡庁は、バス優先措置を実施できる場所に関して実現可能性調査を行い、事業者は希望する場所を決める。その後、バス優先措置の見返りとして、事業者が何を行うか（例えば、ブランディング、時刻表に関する措置、統合発券など）を郡庁と事業者とが交渉する。

このようなパートナーシップを結んでいるために、郡は事業者と非常に良好な関係を持っている。その利点として、例えば、コロナ禍の間、ソーシャルディスタンスを確保する目的のため、郡は入札プロセスを通じて 76 の追加の通学バスを迅速に注文する必要があった。既にパートナーシップを結んでいたことから、事業者は郡庁に快く協力し、運行時刻表を作成した。

同パートナーシップは、郡のバスサービスがコロナ禍による「ニューノーマル」に適応し、乗客を公共交通機関に呼び戻す上で非常に重要であると考えられている。1対1で事業者と交渉する他の郡庁の形態と異なり、郡庁と事業者の間でオープンな対話が行われ、全ての関係者の間で合意形成がなされるためである。最終的に郡庁は、ロンドンのように統合され、利用者側からはどの事業者の運営であるか意識する必要がないシームレスなバスネットワークを、規制緩和されたシステムの中で実現したいと考えている。

b) 交通コミッショナーの権限

郡庁はまた、バスサービス法によって許可されている交通コミッショナー（Traffic Commissioner）の権限を引き受けている。規制緩和された市場の民間バス事業者は、サービスを登録および登録解除する前に、交通コミッショナーに通知する必要がある。これは、以前は中央政府の責務であった。

現在、郡庁は、郡に登録されたサービスについてより多くの監督権限を持つことができる。郡庁は、サービスの登録を許可する権限も持つことができるが、この権限を使用することはまだ選択していない。例えば、ある事業者が、他のサービスが既に提供されている場所でサービスを開始しようとする場合など、将来的にこの権限を使う可能性がある。登録を拒否することで、ある地域であまりにも多くのサービスが提供され、バス過剰状態になることを防ぐことができる。このような非効率なバス過剰状態は、政府が国家バス戦略（National Bus Strategy for England : Bus Back Better）⁷⁰³で対処すべきと指摘している。Highfield氏によると、交通コミッショナーの権限を郡庁が引き受けたことが、事業者の行動に影響を与えたかどうかは時期尚早で判断できないとしている。

c) フランチャイズ

2017年バスサービス法はまた、地方自治体がフランチャイズを選択することを可能にした。ハートフォードシャー郡庁は、財政上の要件から、現在フランチャイズを実現可能な選

⁷⁰³ 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4節 英国 第3項 地域交通事業に関する法律・規制 2) 国家バス戦略 参照。

択肢とは考えていない。今のところ、フランチャイズは、小さな郡ではなく、グレーター・マンチェスターのような都市が検討し得る選択肢と考えられている。

4) DRT

2021 年初頭、郡庁は英国交通省の僻地交通基金⁷⁰⁴から 140 万ポンドを獲得し、最も僻地である郡の北部と東部において DRT サービス「HertsLynx」のパイロットサービスを 2021 年 9 月に開始した⁷⁰⁵。

サービス対象地域はハートフォードシャーの約 4 分の 1 をカバーしている。対象地域内には、「仮想バス停」からユーザーが乗降できる「フリーフローティングゾーン」が設定されている。仮想バス停は多くあり、ユーザーがそのひとつに到達するために、非常に遠くまで歩く必要はほとんどない。フリーフローティングゾーンの外にある 6 つの「主要ハブタウン」にはそれぞれ 1 カ所、ショッピングセンターや病院などの重要な場所に HertsLynx 停留所が設けられており、フリーフローティングゾーンからこれらの停留所にも移動できる。

同サービスは、あらゆる年齢層の人々によって使用され、一日あたり約 60 回が運行されている。予約はオンラインと電話の両方で行うことができる。郡が調達した 16 席のミニバスを使用し、現在 3 台の車両があるが、2022 年末までに 5 台とし、そのうち 1 台を電気自動車とする予定である。車両数の増加と共に乗客数の増加も見込まれる。運営は、契約により民間企業が行っている。

DRT はバスネットワークを補完するように設計されているが、バスと競争するものではない。僻地交通基金の申請は、Intalink 拡大パートナーシップの加盟者の承認を得て、同パートナーシップを代表して提出された。HertsLynx バスには、Intalink ブランドのロゴも表示されている。



図 7-9 HertsLynx のサービス対象地域

⁷⁰⁴ 第 6 章 英国 サフオーク 第 5 節 最近の動向：DfT 僻地交通基金（RMF）からの資金獲得に失敗 参照。

⁷⁰⁵ Intalink (n.d.g), “HertsLynx”, Intalink サイト <https://www.intalink.org.uk/hertslynx> 2022 年 3 月 7 日閲覧



図 7-10 HertsLynx 車両

出典 ハートフォードシャー郡庁

HertsLynx⁷⁰⁶とは別に、ハートフォードシャーには、Watford の都市部に ArrivaClick⁷⁰⁷という別の DRT サービスがある。同サービスに対しては、郡庁ではなく Watford バラ役所が資金を提供している。

5) 新しいモビリティと道路空間活用：モビリティハブ

郡庁は、バスを電動自転車や電動キックボードなどのファースト/ラストマイルの交通手段と接続することにより、モビリティハブを確立したいと考えている。しかし、現在のところ具体的な構想や実施案件はない。

6) その他

a) 電動バス

郡庁は最近、政府のゼロエミッションバス地域（Zero Emission Bus Regional Areas : ZEBRA）スキームの下で、27 台の電動バスの資金調達申請を中央政府に提出した。

b) 車両の効率的利用

郡庁は現在、通学輸送と大人の社会福祉に使用される車両をより効率的に統合する方法を模索している。現在、これらの車両群はそれぞれほぼ独立した状態だが、将来的に何らかの対処を行う可能性がある。

⁷⁰⁶ Intalink (n.d.h), “HertsLynx operating zone”, Intalink サイト <https://www.intalink.org.uk/hertsllynx-operating-zone> 2022年3月7日閲覧。

⁷⁰⁷ Arriva (n.d.), “ArrivaClick Watford”, Arriva サイト <https://www.arrivabus.co.uk/arrivaclick/arrivaclick-watford> 2022年3月7日閲覧。

第8章 調査対象都市における特徴、課題等のまとめ

第1節 ドイツ

第1項 ヘッセン州北部地域

1) 行政組織と監督機関

北ヘッセン運輸連合（NVV）が地域公共交通を管轄、カッセル市内、各郡内の公共交通は各自治体が管轄。カッセル市では、カッセル交通公社が公共交通当局と運営会社の両方の役割を担っている。

2) 提供サービスと財源

コロナ禍前の数年間に公共交通に対する州の資金援助が増加、いくつかの郡も独自の出資水準を引き上げたことから、次期地域交通計画でバスまたは DRT の運行頻度を最低 1 時間 1 本とする予定である。ヘッセン州が財源を提供し、高齢者に対し年間 365 ユーロ（1日1ユーロ）で全ての公共交通機関が利用できる年間乗車券を提供している。

3) 地方部や過疎地でのモビリティ確保

自家用車及びタクシーを利用した DRT サービス Mobilfalt では、運転者が確保しにくく、自家用車は最大でも 7%程度しか利用できていない（残りはタクシー利用）。デマンド型タクシーサービス AST は、バス契約の一環として事業者が提供することが義務付けられ、公共交通が貧弱な郡では 1 日あたりほぼ 1,000 人が利用。NVV の交通アプリに完全に統合されている。

第2項 ブレーメン州

1) 入札・契約

ブレーメン・ニーダーザクセン広域運輸連合（ZVBV）が管轄する地域において、一般的に都市部では自治体が事業者を所有、地方では民間事業者がグロスコスト契約に基づき運行している。地方では利用者増の可能性が限定的であり、また、入札制度の導入当初、新規事業者が運賃収入の見通しを立てネットコスト契約に入札することは難しいと考えられた。グロスコスト契約ではサービスやネットワークの変更も比較的容易と考えている。

2) 地方部や過疎地でのモビリティ確保

ボランティアが運営し、地域の料金体系に組み込まれているミニバス BürgerBus は、燃料費や車両メンテナンス費などの運営費に対しての補助金を受けていない。車両内広告スペースを地元企業に販売するなど、複数の資金源を利用してサービス運営費用を調達した。

3) モビリティハブ・シェアモビリティ

連邦法「カーシェアリング法」、「ブレーメン州カーシェアリング法」により民間事業者による公共スペースの利用を許可。民間事業者が州当局にモビリティハブの利用料を支払ってカーシェアリングを運営している。

第2節 フランス

第1項 グルノーブル・メトロポール

1) 行政組織と監督機関

グルノーブル・メトロポールと近隣 2 つの地域を管轄するモビリティ統括機関（AOM）である SMMAG を設置している。グルノーブル・メトロポールのように公共交通、シェアモビリティを含む全てのモビリティの権限を委譲している地域と、公共交通の権限は委譲していない地域がある。

2) 財源／権限

公共当局のみで地域公共交通市場を管理することを目的とし、2022 年から地方公社 M'Tag が公共交通を運営している（旧組織 SEMITAG には Transdev が出資していた）。

3) 提供サービスと財源

最低運行基準は設定されておらず、現行の運行間隔は需要に合わせて調整されてきた結果として決定した。

第2項 ミュルーズ

1) 提供サービスと財源

ミュルーズ・コミューンでは自治体が 18 歳未満の年間乗車券の 60%、65 歳以上の公共交通機関利用無料化の費用全額を負担している。

2) モビリティハブ・シェアモビリティ

モード間の統合が不十分で公共交通機関が利用しづらいこと、駐車場の安価であることが自家用車利用を後押ししている。運転車一人の自家用車利用から、より環境に優しい交通手段への移行促進が課題である。そこで、モビリティ・オーソリティである M2A が MaaS プロジェクトを立ち上げた。M2A はアプリからの収益を意図せず、EC やフランス政府の資金援助を受けて開発し、ユーザーからの収入は個々のサービス事業者に帰する。

新しいモビリティソリューション（カープーリング）は、利用者にとって経済的合理性がなければ成り立たないが、2019 年モビリティ新法で、カープーリングを行う運転者にモビリティ・オーソリティが補助金を支払うことが許可された。M2A とのサービス提供契約により民間事業者が収益を上げるモデルで実験中である。

第3節 英国

第1項 グレーター・マンチェスター

1) 地域交通計画と公共交通運営

2023 年からバスフランチャイズ化予定だが、英国では 1980 年代以来、ロンドン以外で公営のバス計画担当者が希少であることから、Transport for London に知識移転を依頼した。

2) 地方部や過疎地でのモビリティ確保

DRT は、他の交通サービスと統合されていないといったことや、ボランティア運営のため「プロフェッショナル」でないこと、また利用者当たりのコストが高いことが課題であり、バスネットワークのうち DRT でカバーできる部分があるか、どこで他モードと統合できるか理解するためデータ収集が必要という認識である。

3) モビリティハブ・シェアモビリティ

地区再生計画の一部であるモビリティハブの資金は、公的資金と民間資金の双方で賄うが、初期は多額の公共投資が必要であり、政府住宅部門 Homes England の支援を求めている。また、民間投資の誘致として、住宅・商業施設デベロッパーにハブ内スペースの購入やレンタルを呼びかける予定である。

第2項 サフォーク郡

1) 地域交通計画と公共交通運営

従来、自主的なクオリティ・バス・パートナーシップ (QBP) を事業者と結んでいたが、法定の制度である拡大パートナーシップ (EP) の導入決定と地域バスサービス改善計画 (BSIP) 策定により、国家バス戦略に基づく助成金を申請した。

2) 入札・契約

全てのバス契約はコストに基づいて評価し発注しているが、将来的にはサービスの質に関する基準の追加を検討している。

3) 地方部や過疎地でのモビリティ確保

郡が契約し補助金を支給するコミュニティ交通サービスが提供されているが、将来は事業者が補助なしで商業的なサービスが提供できるように、補助金を年々減らす予定である。ただし、補助金を減らす代わりにの施策等については言及していない。

第3項 ハートフォードシャー郡

1) 行政組織と監督機関

郡庁は、バスネットワークの調整、通学サービス、成人向けソーシャル輸送サービスの実施に責任を持つ一方、実際の運行管理は郡と地区・自治区が共同設立した非営利組織のインタリンクが行っている。

2) 財源/権限

バスサービス法で国に代わってバス事業の登録と登録解除の権限 (交通コミッショナー) を持つこととなり、バスの供給過剰を防げるようになったが、権限行使は未だしていない。

3) 提供サービスと財源

バスの 90%は規制緩和ベースで民間企業が提供。一部商業ベースで提供される路線もあるが、多くは国や郡の補助金を利用したインタリンクとの契約を通じ運行される。残り 10%は、農村部や夜・週末などを対象に郡庁が事業者と契約して提供。

4) 地域交通計画と公共交通運営

従前よりインタリンク・パートナーシップを締結していたが、バスサービス法の施行により、法定制度となる拡大パートナーシップ (EP) の採用にいち早く動き英国で最初の EP 導入自治体となった。現在、全ての事業者間で合意形成がなされ、良好な関係が保たれている。コロナ禍でも迅速に協力して対応した。

5) 入札・契約

入札の際に事業者がグロスコスト契約かネットコスト契約を提案。郡としては事業者がリスクを取るネットコスト契約を希望するが、コロナ禍以来、事業者からのネットコスト契約の提案は少ない。

6) 地方部や過疎地でのモビリティ確保

僻地交通基金（RMF）を獲得して最も僻地とされる郡の北部と東部で HertsLynx と呼ばれる DRT のパイロットサービスを開設している。現在 3 台での運行を、2022 年末まで 5 台に拡大予定で、1 台は電動車にする見込みである。

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 2 編 参考資料

参考1 モビリティハブ事例に関する比較表

表 S-1 欧州のモビリティハブ事例集

国	都市	モビリティハブの名称	計画・整備・供用の状況	概要(立地や規模など)	設置の目的	機能(備えている施設など)	実施主体				
							整備	所有	管理	運営	乗り入れているモビリティの運行
英国	グレーター・マンチェスター	Ancoats Mobility Hub 注 1)	2022 年着工予定	市街中心部の北東、徒歩圏内にある再開発地区	旧工業地域の再生 渋滞の緩和や持続可能なモビリティへの移行	<ul style="list-style-type: none"> 電気自動車の充電設備を含む 408 台分の駐車スペース Car Club (会員制レンタカー) 自転車レンタル 宅配便の預かり ラストワンマイル配送用の施設 	Manchester Life Strategic Development Company (マンチェスター市役所の代理) 注 2)	マンチェスター市役所注 3)		初期はマンチェスター市役所、その後その他の選択肢を検討注 3)	<ul style="list-style-type: none"> Car Club : 不明 自転車レンタル、電動自転車レンタルは、TfGM の自転車レンタルスキームに基づく注 4)
英国	グレーター・マンチェスター	Interchange 注 5)	過去 10 年間に複数完成済、Stockport は 2021 年に旧バスステーションの取り壊し開始	中心街におけるトラム、鉄道、バスの結節点	モビリティの改善および経済的に低迷する中心地区の再生	<ul style="list-style-type: none"> バス、トラム、鉄道の駅 (例: Altrincham) サイクルハブ (会員制の安全な駐輪施設、例: Altrincham) 乗客案内システム、TfGM の売店、駐輪場 (例: Whthenshawe) 完全バリアフリー、屋根付き、座れる待合スペース付き乗客コンコース、完全バリアフリートイレ (例: Stockport) 	TfGM、Stockport Council、GMCA (Stockport の例) 注 6)	TfGM	サイクルハブは TfGM のサイクルハブ・スキームによる (Altrincham の例) 注 7)		
英国	グレーター・マンチェスター	Travel Hub 注 8)	開発初期段階	トラム駅の周辺に配置される小規模なモビリティハブ	進化したパーク・アンド・ライド施設として公共交通機関へのアクセスを向上させ、モーダルシフトを促進	<ul style="list-style-type: none"> 会員制のレンタカー (Car Club) 宅配ロッカー 自転車や電動キックボードのレンタル等 	TfGM 注 9)	TfGM 注 9)		<ul style="list-style-type: none"> グレーター・マンチェスターでの電動キックボードレンタルは TfGM、自治体が Lime (民間) とトライアルを行っている注 10) 	

国	都市	モビリティハブの名称	計画・整備・供用の状況	概要(立地や規模など)	設置の目的	機能(備えている施設など)	実施主体				
							整備	所有	管理	運営	乗り入れているモビリティの運行
英国	サフォーク郡	Mobility Hub 注 11)	構想段階	農村部やイプスウィッチ(郡都)のリサーチパーク近隣など	<ul style="list-style-type: none"> 農村部での自転車等からバスへの乗り換え地点として 近隣施設への物流ハブとして 	バス、自転車レンタル、配達荷物の預かりサービス、自転車配送(イプスウィッチのプロジェクト構想)	サフォーク郡 序注 12)	構想段階であるため詳細は不明注 13)			
フランス	グルノーブル	Le pôle d'échanges Grenoble gares 注 14)	2017年2月落成	グルノーブル鉄道駅におけるマルチモーダル結節点	都市の重要な一部として機能させ、より環境に優しい移動手段への移行促進、街中での自転車利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅、バス/トラム/長距離バス/タクシー フランスで最大規模(1,150台分)の駐輪場、自転車ロッカー、自転車レンタル・空気入れステーション 足の不自由な人向けにプラットフォームを改装したバス停 	グルノーブル・メトロポール、イゼール県、グルノーブル市、SNCF Gares & Connexions、SNCF Réseau (詳細はまた、グルノーブル駅のモビリティハブは表 S-2 に示すように、領域によりプロジェクト所有者が異なる。表 S-2 参照)	<ul style="list-style-type: none"> バスターミナルの管理はイゼール県が Transdev 子会社の Mobilité et Services に委託 駐輪場ビルの駐輪サービスは「Mvélo+」が運営(詳細はまた、グルノーブル駅のモビリティハブは表 S-2 に示すように、領域によりプロジェクト所有者が異なる。 表 S-2 参照) 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車レンタル・駐輪サービスは、SMMAG が提供する「Mvélo+」サービスを Keolis グループの Cykleo が運営注 15) 		

国	都市	モビリティハブの名称	計画・整備・供用の状況	概要(立地や規模など)	設置の目的	機能(備えている施設など)	実施主体				
							整備	所有	管理	運営	乗り入れているモビリティの運行
ドイツ	ブレーメン州	mobil.punkt/ mobil.punktchen (小規模) 注 16)	2003年から設置開始、2021年11月現在47カ所あり、設置を継続中	mobil.punkt: 市街中心部の鉄道、トラムの駅やバス停近く/ mobil.punktchen: 駐車場所が確保しにくい都心部や、中心部から離れたトリップの始点など	カーシェアリングを軸とした道路空間の有効活用、自家用車利用の削減	カーシェアリング車両の駐車スペース、駐輪施設、タクシー乗降場、リサイクルコンテナ、電動キックボードなど	・プロジェクト主導: ブレーメン州 ・カーシェアリングインフラ: カーシェアリング事業者が自費で設置 注 17)	地元の駐車場管理団体 (Brepark (ブレーメン州とブレーメン交通公社が共同所有する駐輪場開発、管理運営会社) がブレーメン州から "mobil.punkt" の名称の使用認可を得てカーシェアリング事業者にスペースを貸与注 18) 注 19)	カーシェアリング: cambio CarSharing、Flinkster、PMC-Nordwest eG (いずれも民間)		

注 1) 出典 第 2 編 グレーター・マンチェスター文献調査、マンチェスター市役所ヒアリング。

注 2) Manchester Life Strategic Development Company は、マンチェスター市役所と Manchester Life とのジョイントベンチャーであり、同社がマンチェスター市役所の代理として計画承認の申請人となっている⁷⁰⁸。

注 3) (整備、管理、運営) : 申請書類には、Manchester Life Strategic Development Company がマンチェスター市役所に対し開発管理サービスを提供し、運営はマンチェスター市役所と、同市役所が選定した管理会社が行うとある⁷⁰⁹。

注 4) 計画書には地域のカークラブ ("a local car club", car club は会員制のカーシェアリングサービス) を提供するとあるが、運営主体は明記されていない。自転車レンタルは TfGM の自転車レンタルスキームのネットワークノードのひとつが收容される予定、また TfGM の電動自転車レンタルスキーム向けスペースが提供されるとある⁷¹⁰。

<参考>

・カークラブ: TfGM によれば、グレーター・マンチェスターでは Enterprise Car Club (民間)、Co-Wheels (民間非営利法人) がカークラブを運営している⁷¹¹。

自転車レンタル: TfGM の自転車レンタルスキームはトライアルとして民間事業者 Beryl によって運営されており、2022 年夏に全面始動予定⁷¹²。

⁷⁰⁸ Manchester Life (n.d.a)。

⁷⁰⁹ Deloitte (2021)。

⁷¹⁰ Deloitte (2021a) "Ancoats Mobility Hub Planning Statement (incorporating Green & Blue Infrastructure Statement)", マンチェスター市役所サイト https://pa.manchester.gov.uk/online-applications/files/505DAAFE6A2AA2815DD92A14D4A34B5A/pdf/130627_FO_2021-PLANNING_STATEMENT-1692755.pdf 2022 年 2 月 23 日閲覧。

⁷¹¹ Transport for Greater Manchester (n.d.j)。

⁷¹² Transport for Greater Manchester (n.d.m), "Cycle Hire", Transport for Greater Manchester サイト <https://activetravel.tfgm.com/cycle-hire/> 2022 年 2 月 23 日閲覧。

・電気自動車カークラブ、電気カーゴバイクレンタル：TfGMはEnterprise Car Club（民間）及びCargoroo（民間）と共に、電気自動車カークラブ、電動カーゴバイクレンタルを利用できるeHubのトライアルを行っている。Ancoatsも対象地域の一つになっているが、Ancoatsモビリティハブとの関係は不明（eHubの導入時期は2022年、Ancoatsモビリティハブの着工予定も2022年）⁷¹³。

注5) 出典 TfGMヒアリング及び文献調査参照。

注6) TfGMニュースサイトに、TfGM、ストックポート市役所、GMCAの大規模再開発計画とある⁷¹⁴。

注7) サイクルハブについてはTfGMウェブサイト⁷¹⁵参照

注8) 出典 TfGMヒアリング参照、グレーター・マンチェスター交通戦略2040（Greater Manchester Transport Strategy 2040）実施計画2021-2026。

注9) （整備、所有）グレーター・マンチェスター交通戦略2040実施計画にTfGMのプロジェクトとして掲載されており、将来統合を検討する施設として、TfGM利用者の便益に適い、TfGMにとっては収益が発生するような商業、物流事業とある。

注10) 電動キックボードは、グレーター・マンチェスターの2地区（Rochdale、Salford）において各役所及びTfGMが民間事業者Limeをパートナーとして行っているレンタルサービスのトライアルを通じてのみ公道で合法に利用できる（2022年12月現在）⁷¹⁶。

注11) 出典 サフォーク郡庁ヒアリング参照。

注12) サフォーク郡のバスサービス改善計画に、モビリティハブの設計と実施（年3カ所の目標）がバスと他モードとの統合のための提案として掲げられている⁷¹⁷。

注13) サフォーク郡庁ヒアリング参照

注14) 出典 イゼール県議会（Le conseil départemental de l'Isère、旧 conseil général de l'Isère）の議事録、契約書類、SNCFプレスリリース（表S-2参照）

注15) 自転車レンタル・駐輪サービス「Mvélo+」（2021年10月にMétrovéloから改名）は、グルノーブル・メトロポールが創設し、SMMAGが管理するサービスである⁷¹⁸。

注16) 出典 ブレーメン州文献調査参照、ブレーメン州気候変動・環境・交通・都市開発・住宅建設省ヒアリング参照。

注17) カーシェアリングインフラは、電子キー、セキュリティシステム等を含む。出典 国家都市開発政策（都市総合開発に関する連邦政府、州、地方自治体の共同の取り組み）ウェブサイト⁷¹⁹。

注18) mobil.punktウェブサイトによれば、“mobil.punkt”の名称はブレーメン州に帰する。同名称を使用するためには、対象スペースや事業者に関し一定の条件がある。また、ロストック、ニュルンベルク等ドイツの他都市や、ノルウェーのベルゲン、スタバングルも同名称を使用している⁷²⁰。

⁷¹³ Transport for Greater Manchester (n.d.n), “eHubs”, Transport for Greater Manchester サイト <https://electrictravel.tfgm.com/ehubs/> 2022年2月23日閲覧。

⁷¹⁴ Transport for Greater Manchester (n.d.o), “Demolition begins at Stockport’s old bus station to make way for multi-million-pound interchange with rooftop park and 196 new apartments in a landmark development”, Transport for Greater Manchester サイト <https://news.tfgm.com/news/demolition-begins-at-stockports-old-bus-station-to-make-way-for-multi-million-pound-interchange-with-rooftop-park-and-196-new-apartments-in-a-landmark-development> 2022年2月23日閲覧。

⁷¹⁵ Transport for Greater Manchester (n.d.p), “Secure cycle parking”, Transport for Greater Manchester サイト <https://activetravel.tfgm.com/cycling/cycle-parking/> 2022年2月23日閲覧。

⁷¹⁶ Transport for Greater Manchester (n.d.q), “Transport for Greater Manchester and Lime launch Christmas campaign to promote safe e-scooter riding during the festive season”. Transport for Greater Manchester サイト <https://news.tfgm.com/news/transport-for-greater-manchester-and-lime-launch-christmas-campaign-to-promote-safe-e-scooter-riding-during-the-festive-season> 2022年2月23日閲覧。

⁷¹⁷ Suffolk County Council (2021)。

⁷¹⁸ Mvélo+ (n.d.)。

Mvélo+ (n.d.a), “Les agences”, Mvélo+サイト <https://www.veloplus-m.fr/550-vos-agences-de-location.htm> 2022年2月23日閲覧。

⁷¹⁹ ドイツ連邦環境・自然保護・建設・原子炉安全省（Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit）(2018), “Bremen „mobil.punkt“”, 国家都市開発政策（Nationale Stadtentwicklungspolitik）サイト https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSP/SharedDocs/Projekte/WSProjekte_ENG/Bremen_mobilpunkt.html 2022年2月23日閲覧。

⁷²⁰ ブレーメン州気候変動・環境・運輸・都市開発・住宅建設省（Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt,

Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau）(n.d.c), “Was sind mobil.punkte?”, mobil.punkt サイト <https://mobilpunkt-bremen.de/mobil-punkte/> 2022年2月23日閲覧

「地元の駐車場管理団体」として、ブレーメン州ヒアリング先 Rebecca Karbaumer 氏のプレゼンテーション資料に Brepark（ブレーメン交通公社とブレーメン州が所有する駐車場/駐輪場開発、管理運営会社）が記載されている⁷²¹。

出典 ヒアリング調査、各種資料を基に作成

⁷²¹ Rebecca Karbaumer (2020)。

Brepark (n.d.), “DIVISIONS”, Brepark サイト <https://www.brepark.de/en/company/divisions> 2022年2月23日閲覧。

また、グルノーブル駅のモビリティハブは表 S-2 に示すように、領域によりプロジェクト所有者が異なる。

表 S-2 グルノーブル駅・モビリティハブの領域別プロジェクト所有者

領域	プロジェクト所有者※	備考
旅客ビル再整備	SNCF Gares & Connexions	
マルチモーダル乗車券販売所	イゼール県	
市街中心部側の広場（歩行者道以外）の整備	グルノーブル・メトロポール	
自転車レンタル店舗等用の建物（Maison du vélo）	SNCF Gares & Connexions	Maison du vélo 内に SMMAG が管理し、Keolis グループの Cykleo が運営する自転車レンタル・駐輪サービス「Mvélo+」の営業所が設けられている。
R. Schuman 側の新しい入口	SNCF Gares & Connexions	
歩行者用屋根整備		
トラムのループ部	グルノーブル・メトロポール	
既存の旅客ビル前	SNCF Gares & Connexions	
バスターミナル周辺	イゼール県	
バスターミナルビル、プラットフォーム、乗客情報、標識等の取り壊し、建設	イゼール県	バスターミナルの管理はイゼール県が Transdev 子会社の Mobilité et Services に委託 ⁷²² 。
バスターミナル周辺の路面	イゼール県	
駐輪場ビルと駐輪用設備	グルノーブル・メトロポール	駐輪サービスは Cykleo が運営する自転車レンタル・駐輪サービス「Mvélo+」による ⁷²³ 。
歩道橋準備工事とプラットフォーム 4 の一部の屋根	SNCF Réseau	歩道橋建設は中止となった ⁷²⁴ 。
プラットフォーム及び地下道のアクセスシビリティ整備	SNCF Réseau	
地下道拡張	SNCF Réseau	
駐車場、車道整備	グルノーブル市	

※ グルノーブル・メトロポール及びイゼール県は SNCF Gares & Connexions にプロジェクト所有権を一時移譲した（La convention de maîtrise d'ouvrage unique という仕組み）。

出典 イゼール県常任委員会決定事項の抜粋⁷²⁵、契約書類⁷²⁶、SNCF プレスリリース⁷²⁷及び各種資料を基に作成

⁷²² Transdev (n.d.e), “Nos sociétés spécialisées localisées en Auvergne Rhône-Alpes”, Transdev サイト <https://www.transdev.com/fr/nos-activites-en-france/transdev-auvergne-rhone-alpes/societes-specialisees/> 2022 年 2 月 23 日閲覧。

⁷²³ Mvélo+ (n.d.b), “CARTOGRAPHIE DES ÉQUIPEMENTS DE STATIONNEMENT MVÉLO+”, Mvélo+ サイト https://portail.cykleo.fr/Mveloplus/presentation?t=service_park 2022 年 2 月 23 日閲覧。

⁷²⁴ イゼール県（Département de l'Isère）（2015）, “EXTRAIT DES DÉCISIONS DE LA COMMISSION PERMANENTE Séance du 24 juillet 2015”, イゼール県サイト <https://www.isere.fr/Deliberations/CP/2015/D0LUS.pdf> 2022 年 2 月 23 日閲覧。

⁷²⁵ イゼール県（2015）。

⁷²⁶ イゼール県、グルノーブル・メトロポール、グルノーブル市、SNCF Réseau、SNCF Gares & Connexions（2015）, “Pôle d'échanges multimodal de Grenoble : - Avenant n°1 à la convention de financement de la phase REALISATION 1 du sous-projet "Coeur de PEM" - Avenant n°3 à la convention de maîtrise d'ouvrage unique exercé par SNCF Gares et Connexions”, <https://www.isere.fr/Deliberations/CP/2015/T0LUS.pdf> 2022 年 2 月 23 日閲覧。

⁷²⁷ SNCF（2017）。

参考2 調査対象都市の交通サービス等に関する基礎データ

国	地域・都市	人口	都市部 面積	人口密度 (/km ²)	交通分担率				モビリティ・オーソリティ	事業者種別	商業輸送 の割合	事業者数	契約種類 ▲グロス △ネット	インセンティブ ◎ボーナス ×マルス
					徒歩	自転車	PT	自家用車						
英国 ¹	グレーター・マン チェスター	2,805,684	1,276	2,199	25	5	18	52	Transport for Greater Manchester (TfGM)	民間	85%	約35	▲ △	×
	サフォーク郡	760,000	3,800	200	/	/	/	/	Suffolk County Council	民間	90%	約30	△	×
	ハートフォード シャー郡	1,195,672	1,643	728	40			60	Hertfordshire County Council	民間	92%	約30	▲ △	なし ⁶
ドイツ	ブレーメン州	567,559	318	1,785	26	27	15	32	Freie Hansestadt Bremen	公的機関	なし	1	△	◎ ×
	ヘッセン北部地域 ⁸	994,000	6,910	144	(32)	(6)	(24)	(38)	Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV) ³	官民混在	なし ⁴	34	▲	×
フランス	グルノーブル・メト ロポール	443,123	542	818	31	4	17	48	Syndicat Mixte des Mobilités de l'aire Grenobloise (SMAG)	官民合同出資 会社	なし	1	△	×
	ミュルーズ	273,000	439	622	24	2	10	64	Mulhouse Alsace Agglomération (M2A)	官民合同出資 会社	なし	1	▲	×

国	地域・都市	路線		年間乗客数(単位:100万)			人口あたりPT利用数(試算)	年間支出(100万EUR 英国のみ GBP)		年間運賃収入(100万EUR 英国のみ GBP)		運賃カバー率		SUMP策定状況(受賞歴、テーマ)	MaaS ○導入済 △トライアル済 ×未導入	CIVITAS参画状況(2020~)
		バス	トラム	合計	バス	トラム		バス	トラム	バス	トラム	バス	トラム			
英国	グレーター・マンチェスター	395	7	231	186.7	44.3	82	37	82.3	7.5 ⁵	80	20%	97%	2017 (2018年度 マルチモーダル)	△	Handshake (2018-2022) SUMP-PLUS (2019-2022)
	サフォーク郡	約250		15.5	15.5		20	1.7		0.54		32%		2011 ²	×	
	ハートフォードシャー郡			31.2	31.2		26	2		※		※		2018 ²	×	
ドイツ	ブレーメン州	40	8	106.1	106.1		187	1.7 ⁸		100		68%		2014 (2014年度 評価)	×	SUNRISE (2017-2021) Green Charge (2018-2022) ULaDS (2020-2023)
	ハッセン北部地域											50-70%		2013 ²	×	
フランス	グルノーブル・メトロポール	46	5	89	89		201	129.7		40		30%		2019 (2020年度、全ての人が利用可能なモビリティ)	○	
	ミュルーズ	23	3	30	13.5	16.5	110	36.5		11		25%		2005	○	

【凡例】

人口

- 赤 700K 以上
- 緑 200-700K
- 青 200K 以下

人口密度

- 赤 1000 以上
- 緑 500-1000
- 青 500 以下

注: ※ はヒアリング先が回答できないとした項目を示す。

- 1 英国都市・地域の支出、収入、運賃カバー率は公共交通(補助付き)バスサービスのみの数字。
- 2 地域公共計画(主に過疎地、農村部からなる地域であり、地域公共計画は SUMP に該当しない場合がある)。
- 3 NVV は公共交通当局ではなく、運輸連合であり、NVV の管轄地域には複数の公共交通当局が存在する。
- 4 NVV 管轄地域で唯一の商業ベースのサービスは 2023 年に終了予定。
- 5 コロナ禍の影響を受けた数字(2020/21 年度)。コロナ前の水準は 930 万ポンド。
- 6 3 回警告を発行した後、ハートフォードシャー郡庁が契約を解約することができる。
- 7 ブレーメンの財務報告は支出を明示していないため、資材費(3,700 万ユーロ)と人件費(1 億 1,000 万ユーロ)を合計して算出。
- 8 交通分担率はハッセン北部地域ではなく同地区最大都市であるカッセル市の数値