

(1) 公共サービス義務

基本的な規範

非採算路線について、公共交通サービス提供を確保するため、地域等当局が公共サービス契約発注により、公共サービス義務（Public Service Obligation）に起因する費用を、委託事業者に補填する（EC規則No1370/2007）

契約方式の典型

方式	切符販売収入の帰属先	切符販売収入リスクを負う者	サービスコンセッション契約の該当性
総費用契約	発注当局	発注当局	基本的に非該当
純費用契約	事業者	事業者	基本的に該当

(2) デジタル化

ITS指令を補完するMulti-modal Travel Information Services規則

加盟国は、一定の段階的期限に従い、静的travel等のデータをNational Access Point(digital interface)を通じて、欧州標準等を利用して、提供すること。加盟国が一定の動的データをNAPを通じて提供する場合も、欧州標準等を利用しなければならない。NAPを通じたこれらデータへのアクセスを提供するAPIは、一般にアクセス可能で、データ等は無差別原則に基づきアクセス可能でなければならない

（EU規則No2017/1926）

[国土交通政策研究第151号参照] ¹

旅客運送法（対象：バス、路面電車（鉄道を除く）、不定期交通（タクシー・ハイヤー等））

○主に2012年に成立した改正

・ 近距離交通計画の要素明確化と事業許可要件への組み込み

公共旅客近距離交通：地域的な定期交通（バス、路面電車等）と補完的タクシー及びハイヤー

多くの州法は、定期交通を補完するデマンド交通も含めた上で、

マイカーに対する優先性を規定 [地域化法は、生存配慮責務に規定]

任務担当者(州法は、主に郡と郡独立市を指定)：気候保護対応の公共旅客近距離交通の確保責任

→任務担当者は、交通サービスの量質に対する要求・環境品質・サービス統合の

ための指針を**近距離交通計画**に原則として定義

近距離交通計画の策定：モビリティ団体、移動制約者団体等への聴聞が必要。州が規制可

近距離交通計画への不整合と定期路線における**クリーム・スキミング**は、**事業許可拒否**事由

・ 公共旅客近距離輸送について、独立採算の原則を保持

非独立採算の公共経済的サービスは、EU・PSO規則により、任務担当者が補填し委託契約。但し、契約手続の事前公示で、**独立採算事業の許可申請の機会を確保**

・ 公共経済的サービスのための補填と教育・社会政策的割引等の補填の峻別

教育・社会政策的割引等の公的補填は独立採算性に影響しない。

・ 既存の交通サービス形態の要件の大半を満たすサービス（市民バス等）を柔軟に許可

1 事業法枠組みの動向 (2) デジタル化対応

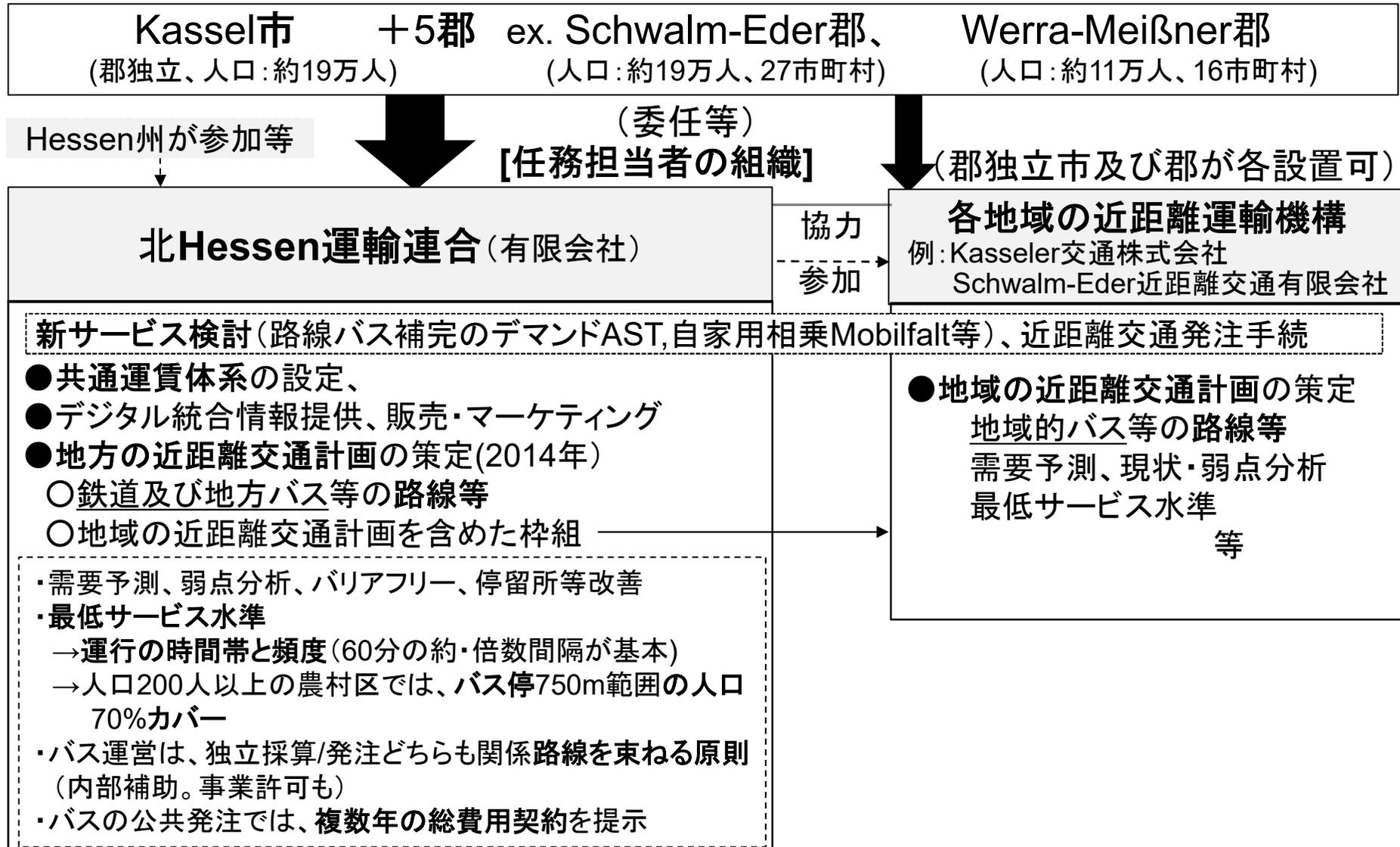
○デジタル化への対応 (2021年に成立した改正)

- デマンド交通 (デマンド対応poolingサービス) を許可対象事業として類型化
 - ・ **定期デマンド交通**(定期交通の分類に追加) : 特定の路線なしに、事前予約に応じて一定の乗降地点の間で運行。既存定期交通の代替又は補完として、輸送を束ねるもの。**近距離交通計画における指針**等の枠内の料金及び条件を専ら適用
 - ・ **乗合デマンド交通**(不定期交通の分類に追加) : ハイヤー同様に運送義務なし。**気候保護**等の観点から、都市及び郊外では、一定期間で満たすべき**乗合率**を当局は設定できる。公共旅客近距離交通の運賃に対して十分な差がある**最低運賃**を設定
- 公平な競争の観点でのタクシー、ハイヤー等規制の見直し
 - ・ 運転免許試験要件「現地の知識」について、ナビの普及に伴い「専門知識」に変更
 - ・ 一定人口の都市では、これら不定期交通走行実績に占める**アプリ仲介ハイヤーの割合**が25%を超える場合、運行時間・空間の限定規制をハイヤーに適用可
 - ・ 事前予約で**乗車前に自由に取決めるタクシー運賃**の上下限規制等を導入
- NationalAccessPointへのtravelデータの集約とその多目的の活用(EU規則以上の措置)
 - ・ travelデータ提供を交通事業者及び**仲介者**に義務付け
 - ・ NAPは、**一定の行政管理・計画策定、統計、研究等の目的でもデータ提供可**
- km当たり総収受料金が一定額を超えない輸送を許可等規制の対象外として明確化³

ドイツの地域モビリティに関する最近の仕組みの概況

2 北Hessen地方における運輸連合等の役割分担と取組事例

北Hessen地方 (人口計:約100万人、面積:約7千km²) [任務担当者]



ドイツにおける公共旅客近距離交通に関する財務の仕組みの概要

費用原則	旅客運送法は、独立採算を原則とする。一方、非採算路線については、「生存配慮」の責務として、地方当局(各州法で指定する自治体等)が当該EU規則に基づき費用補填
非採算路線の扱い	採算路線と非採算路線を束ねて捉え、事業許可及び費用補填の要否を判断する(内部補助)例あり。
利用者負担に対する考え方	上記のとおり、非採算路線の運営費は公共補填。また、地方共通運賃と本来運賃の差額は公共補填。更に、採算・非採算路線のいずれも、交通政策とは別の観点で、学生割引・重度障害者無料化は公共補填 なお、ドイツの公共旅客近距離輸送の総費用において運賃収入及び他収入がカバーする割合は54%(2018年)
公共部門の負担	運営費補填について、地方自治体が基本的に負担し、州が支援。なお、連邦鉄道の近距離部分の責務を連邦から地方に移管した際に、連邦から各州への毎年の財政支援額を法定