

2022/6/7 研究発表会

# 地方都市圏におけるモード横断的な 公共交通の財務についての調査研究

国土交通政策研究所  
主任研究官 南 聡一郎

## 1: はじめに

## 2: フランスの取り組み

ーモビリティ新法の制定と先進都市グルノーブル市のモード横断的な交通政策

## 3: 北欧の取り組み

ーフィンランド・トゥルク市とスウェーデン・マルメ市の例

## 4: まとめ

## 参考資料編

# 1, はじめに

## 自動車の 社会的費用の問題

- ・渋滞
- ・大気汚染と温暖化
- ・交通事故
- ・スプロール化



## 少子高齢化問題

- ・地方部における生産年齢人口の減少
- ・高齢者福祉交通需要の増大

## 社会的阻害の解消

- ・低所得者の足の確保
- ・障害者の社会参加

これら公共交通を取り巻く社会問題解決には、地方自治体のイニシアチブが不可欠。地域経済の持続的発展と財政健全化を目指しつつ、コンパクト・プラス・ネットワーク化により解決を図る必要がある。

## 調査研究の背景と目的

- ①我が国の地方都市圏では、公共交通の経営効率化と補助金増加が課題となる。海外では公共交通について経営効率化の手段を担保しつつ、社会的便益に着目し、積極的な投資を行う動きがある。
- ②モード横断的な公共交通のための財務・運営について、まちづくり・経済振興・環境・福祉の観点から地域公共交通の社会的便益を明確化し、地方財政健全化と地域経済活性化を図るための方策を示す。

## 本日の報告内容 2021年度調査から

- ①先進国の公共交通の地方財政の仕組みの国際比較
- ②フランス、北欧の先進事例での取り組み、について報告

## 2. フランスの取り組み

ーモビリティ新法の制定と先進都市グルノーブル市のモード横断的な交通政策

## 交通権の保障と 環境保護が 最優先課題

- ・交通権の保障を交通法典で明文化し、すべての人のモビリティ確保を目指す。
- ・温暖化対策や公害防止などの環境保護が重要課題であり、自動車依存からの脱却を法制化している。
- ・**独立採算制放棄**を法で明文化。

## 地方自治体の イニシアチブ

- ・地域交通政策は、営業の許認可を含め基礎自治体がイニシアチブを持つ。
- ・財務面でも、地方自治体が費用の8割をカバーする(運賃カバー率は17%)。
- ・モビリティ負担金(都市交通税)の仕組みがあり、財源の4割以上を占める。

## 広域行政体と ネットワーク 一括管理

- ・地域交通政策は基礎自治体による広域行政体であるAOM(モビリティ・オーソリティー)が担う。
- ・公共交通運営の民間委託が盛んであり、都市圏のネットワークを一括して1者に委託する方法が一般的である(パリを除く)。

1982

LOTI(交通基本法)

- ・交通権の保障
- ・都市交通税の全国的な適用

1996

大気法によるLOTI改定

- ・環境保護と自動車削減義務
- ・都市圏交通計画(PDU)

2009/2010

環境基本法

- ・低炭素社会化
- ・道路投資から軌道投資へ

2010

交通法典

- ・交通権の再定義
- ・環境と福祉の統合

2019 LOM

モビリティ新法

- ・全土へ地域交通政策を拡充
- ・ICTの活用策
- ・モビリティのエコ化推進

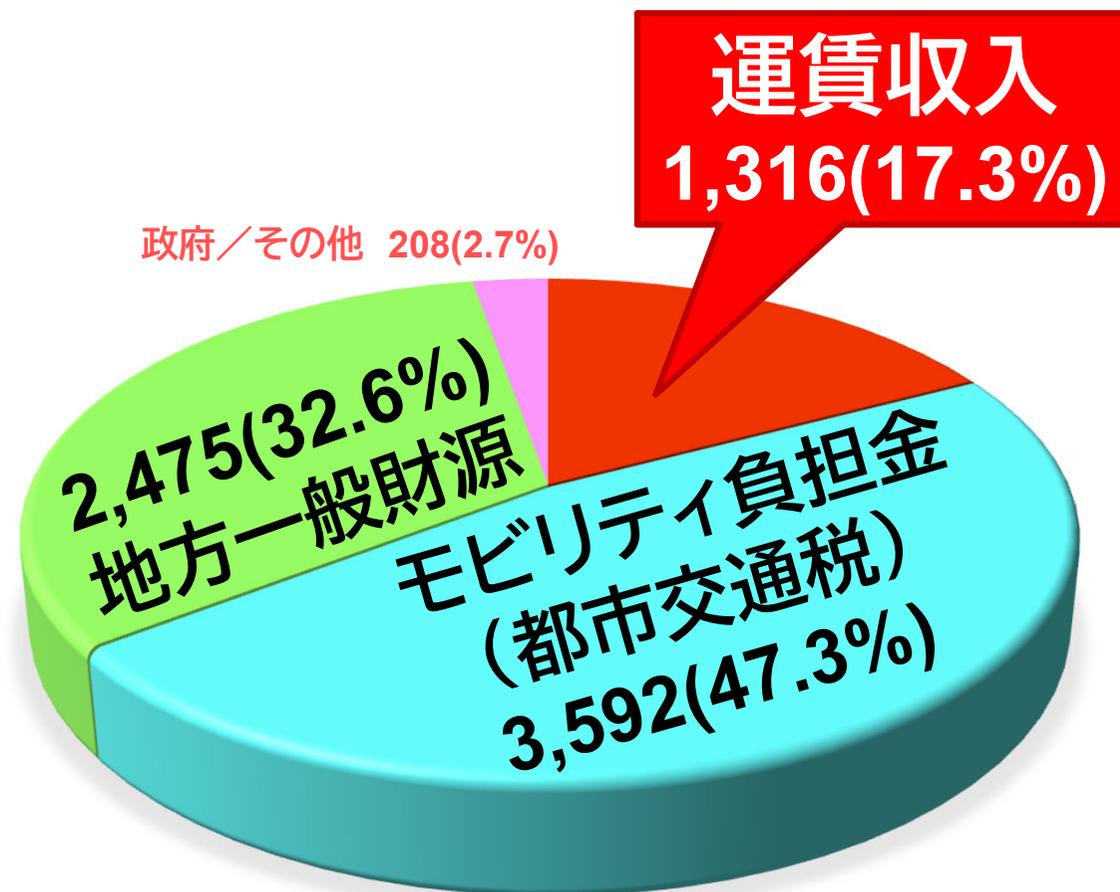
2000 SRU

都市再生  
連帯法

- ・都市計画制度の大変革。
- ・都心と郊外の連携強化
- ・超広域行政への対応

- 交通法典にて、交通権が明文化され、全ての人のモビリティ保障が政策の重要課題となっている (L1111-1条、L1111-2条など)。
- 地球温暖化対策や公害防止など環境保護を優先課題としている (L1211-3条)。  
→地方自治体は、SUMPであるPDM(モビリティ計画、旧PDU)で、自動車利用を減らす計画を策定する義務がある。
- **独立採算制放棄**を明文化(交通法典L1221-5条、L1221-12条)。実際に、運賃カバー率は2割未滿。

2013年の都市交通財源の内訳(地方都市のみ、単位:百万ユーロ)



出典: GART都市交通年鑑2013年版

- フランスの交通政策は、補完原理に基づく地方分権が行われており、地域交通政策は基礎自治体であるコミューンが担当する(パリ首都圏を除く)。地域公共交通事業者への許認可もコミューンが持つ。
- 3万を超えるコミューンが存在する上に、政治的歴史的要因によりコミューンの合併ができない。複数のコミューンにまたがる都市交通政策は、広域行政体を設立して対応する。この交通施策を担当する広域行政体を、AOM(モビリティ・オーソリティー)と呼ぶ。
- AOMは、交通政策を管轄する一部事務組合として設置する場合もあれば、他の都市政策も管轄する総合型の広域組合(メトロポールなど)の一部署として設置する場合もある。

中央政府	国内幹線交通、国際交通 全分野に対する技術認可
レジオン (地域圏政府)	地域亜幹線の鉄道輸送 県間バス路線
県	県内の都市間バス、地方鉄道
<b>コミューン (AOM設置)</b>	<b>地域公共交通(地下鉄、 LRT、市内路線バス)</b>

## 2019年のLOMによる改正

- AOMを全土にカバーさせる(従前、AOMは任意設置であった)。コミューンがAOMを設立しない場合は、レジオンが地域交通政策を実施する。
- 県に代わり、AOMとレジオンの役割強化。

## 財務のあらまし

- 前述のように、地域公共交通の独立採算制を放棄している。
- AOMは、交通権の保障に加えて、自動車利用削減を目標とするPDM策定の法的義務を持つため\*、あえて公共交通を低廉な運賃に設定している。
- 運営費の運賃カバー率は2割に満たない。パリ首都圏以外では、国の補助はインフラ補助に限定されるので、AOMの負担は8割を占める。
- AOMが独自に課税できる都市交通税（モビリティ負担金という）が存在する。一般財源からの拠出は3割程度。

\*PDMの策定義務は、人口10万人以上のAOMのみ。

## モビリティ負担金(都市交通税)

- AOMが都市交通財源として課税できる、法定任意税である。
- 従業員数が11名を超える域内の事業所に対して、給与ベースで課税する(寮や従業員送迎交通を持つ場合は免税)。
- AOMの人口や輸送手段によって最高税率が異なる。基本の税率は、10万人以上で1%、1-10万人で0.55%であり、LRTやBRTなどのインフラを入れる場合は税率がアップする(5万人以上で0.85%、10万人以上で1.75%)。
- 用途は、AOMの判断で運営費補助・建設費支出へ自由に配分可能である。
- 根拠法は地方公共団体一般法典。

# モビリティ負担金 (VM) の役割



## 電車・バスの運営費補助

主に主要都市において、脱クルマのための低運賃政策を行うための財源。

## インフラ補助



トラムや地下鉄、バス専用レーンを建設するための財源。

税源は全国津々浦々に存在

## 小都市バスへの補助



地方の小規模自治体の路線バスを支える財源。



モビリティハブや停留所併設の駐輪場の建設財源にも。

VMは日本の町村規模の自治体でも徴税可能。

## フランスにおける経営上の特徴

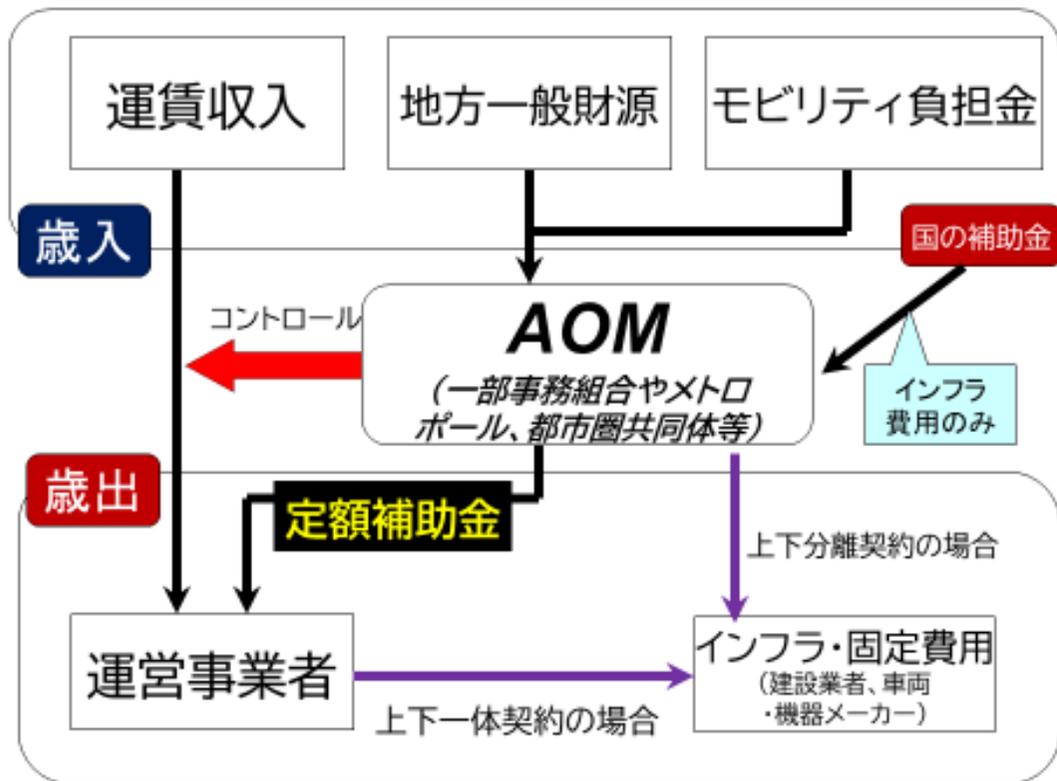
### フランスでは効率性担保のために交通経営の民間委託が発展

- フランスでは、伝統的に公益事業の民間委託が発展しており、公共交通でも委託契約が盛んに行われている(フランスではPPP:官民パートナーシップと呼称)。
- 都市交通の分野では、9割以上の都市が公共交通の委託契約を行ってる。
- 地方都市圏では、1都市のネットワーク丸ごと一者に委託する方式を採用。
- パリ首都圏は近年市場開放が進み、鉄軌道路線で路線単位の委託が導入(LRT9号線等)。

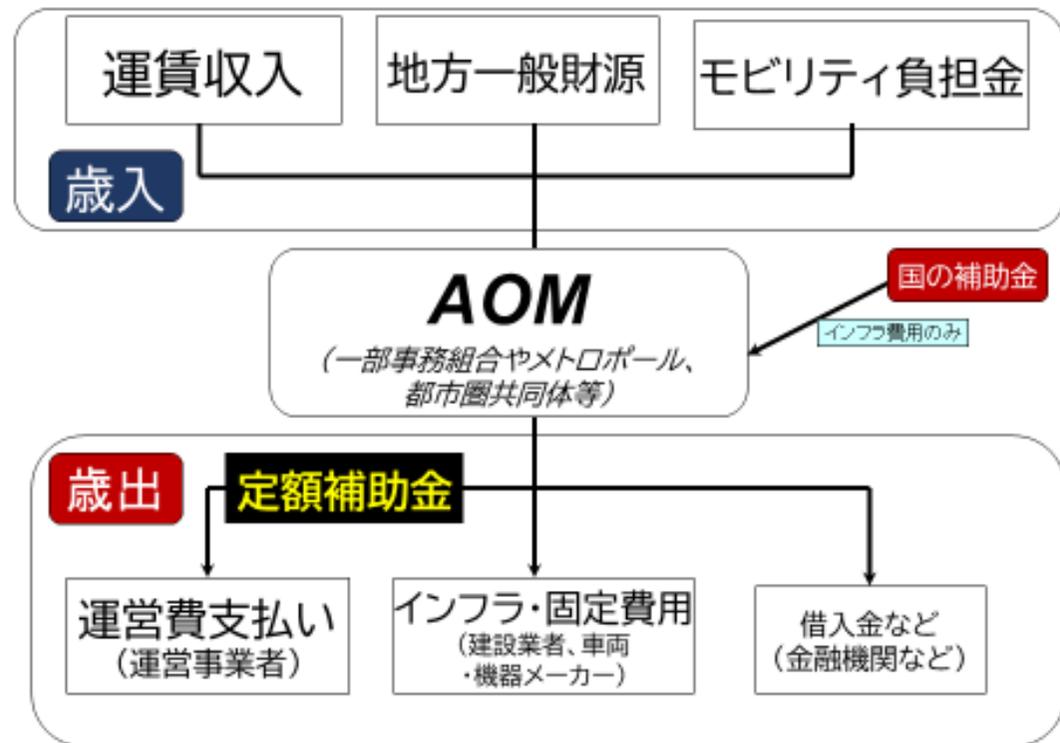
### 交通運営企業の現状と委託形態

- 契約形態はネットコスト契約(料金が事業者の収入となる)が主流。
- 公共交通市場は寡占状態で、フランス国鉄グループのKeolis社、自治体の口座を扱う政府系金融機関子会社のTransdev社、パリ交通営団子会社のRATP Dev.社、公営企業の連合体であるAGIRの4大グループで大半のシェアを占める。
- 法律で新しい公社形態が認められたこともあり、近年は経営の委託をやめて、公営や公企業に切り替える都市も出始めている(後述するグルノーブル市など)。

## 【ネットコスト契約における財務スキーム】



## 【グロスコスト契約における財務スキーム】



低所得者や障害者、高齢者・若者などへの割引(社会割引)の扱いは都市によって異なる。料金割引分を予算化して補填しているケース(例:パリ首都圏)もあれば、特に予算には計上しないケース(例:グルノーブル)もある。低所得者に対する半額割引も、割引定期券を発行するケースもあれば、行政が定期券代の半額を本人に還付するケースもある。

## 都市交通政策の概要とPDU

- グルノーブルは、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都市で、総人口45万人の都市圏を誇る。
- アルプスの中の盆地にある都市であり、自動車渋滞による大気汚染に悩まされてきた。
- 1987年に導入されたLRTは、世界中のLRT・路線バスのバリアフリー化を進める契機となったことで知られる。
- フランスの中でも公共交通機関の利用率が高い地域であり、通勤の25%が公共交通機関を利用している(全国平均は16%)。
- グルノーブルのPDUは2019年に発行され、2021年にはEU SUMP賞を受賞した。SUMP賞を受賞した理由は、2030年までに7つの中核目標に取り組むことを目的とした22億ユーロもの投資である。



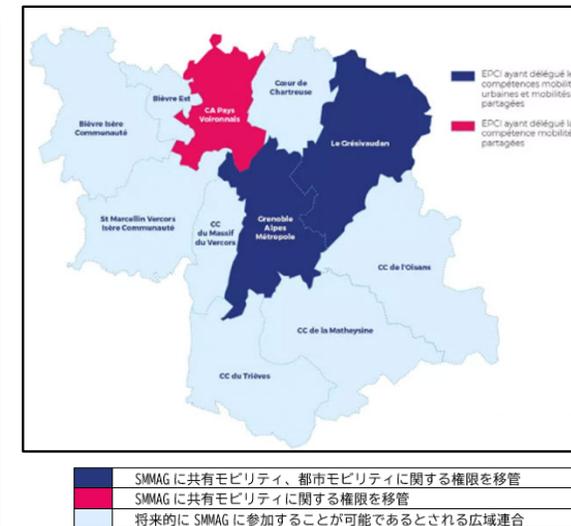
### PDUの7大目標

- 1.気候変動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を考慮する
- 7.人と物の移動の信頼性を向上させる。

## モビリティ統括機関(AOM): SMMAG

- SMMAG (Syndicat Mixte des Mobilités de l'aire Grenobloise)は、グルノーブル、グreshボードン、ヴォワロナーの3つの広域自治体を管轄するAOMで、2020年にグルノーブル都市圏のみを管轄するSMTCを改組して発足。
- 市民は1枚のチケットで3つのEPCI間を移動することができる。
- 公共カープール、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。
- 住民が利用できるMaaSアプリ「Pass'Mobilités」の開発が進めてられている。

## SMMAGが管轄する地域



出典 SMMAG

## SMMAGの権限

- 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

## SMMAGに移管可能な業務

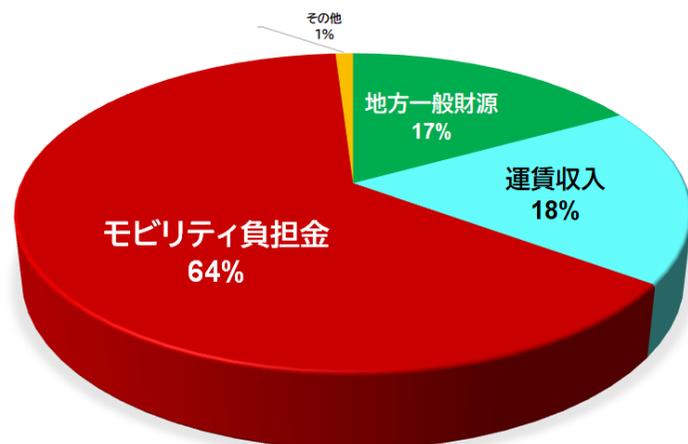
- 都市モビリティ
- 共有モビリティ(相乗り、乗り換えセンターなど)
- 都市間モビリティ(現在、オーヴェルニュ・ローヌ・アルプ地域圏が組織し、資金を提供している地域のバス・鉄道サービスなど)

## 公共交通の財務

・SMMAGの予算は1億9600万ユーロ(2022年)で、運賃収入が18%、交通税(モビリティ負担金)が64%。この予算で、公共交通の運営経費、インフラ投資、SMMAG自身の管理費をまかなう。

・公共交通の運営費に対する運賃カバー率は23.8%である

SMMAGの2022年歳入



出典:SMMAG予算レポート2022年

## 公共交通の運営

- 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であるM'Tagが、公共サービス委任により運営する。契約期間は2年間である。
- グルノーブル都市圏の公共交通は第三セクター企業であるSEMITAGが請け負ってきた。SEMITAGはフランスの大手交通業者であるTransdevが40%出資する官民合同出資会社(SEML)であった。
- 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へ影響を与えることはない。
- 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。

# 英独仏の地域公共交通の財務の特徴

・EUでは、Public Service Obligation規則が、公共交通のうち非商業サービスは公共が費用補填して確保する旨を規定。それを反映して地域公共交通の相当割合の費用を自治体等が負担

	フランス	ドイツ	イギリス
費用原則	独立採算制を放棄。最大の利用者を獲得する運賃水準に設定し、利用者と公共部門、利害を持つ第三者の間で分担すると法文上で明記。	旅客運送法は、独立採算を原則とする。一方、非商業路線については、「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	参入退出の自由があり、非商業路線に対する補助のしくみが存在。
非採算路線の扱い	路線の採算性にかかわらず、地域(都市圏)の全路線を一つのネットワークとして扱い、一つの事業者が運営する。	商業路線と非商業路線を束ねて捉え、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。	商業路線と非商業路線に分けて財務を管理する。
利用者負担に対する考え方	交通権の保障のため、低運賃施策を実施し利用者負担を最小化している。さらに低所得者や移動制約者等への財政支援や料金割引も行われている。	上記のとおり、非商業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、商業・非商業路線のいずれも、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	商業路線では100%利用者負担、運営費補助は非商業路線に限定。ただし、商業路線を含めて高齢者・障害者への料金割引の補填のための補助の仕組みがあり、金額も少なくない。
公共部門の負担	地方自治体がほぼ全額負担。自治体は都市交通税であるモビリティ負担金を徴収可能。国からの補助は、パリ首都圏以外ではインフラ補助に限られる。補助金は増加傾向。	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	補助スキームでは、国から自治体に分配される補助金と、地方一般財源からの支出を併用。近年は補助金が削減されていたが、国が新たな支援を打ち出す。

# 各国の運賃カバー率の一覧

運営費\*に対する運賃収入の割合(降順)

<b>イギリス</b>	<b>57%**</b>
オーストリア	55%
カナダ	51%
フィンランド	50%
スペイン	46%
デンマーク	46%

ノルウェー	44%
スイス	44%
ドイツ	42%
アメリカ	36%
オーストラリア	31%
<b>フランス</b>	<b>17%</b>

各国の政府資料・統計などから作成(引用文献詳細は、後日刊行する報告書を参照のこと)

\*運営費における減価償却費の扱いは国によって異なっているため、この数値は参考比較として捉えていただきたい。

\*\*イギリスはバスの運営費のみの数値である。LRT(マンチェスター市等)では、運賃カバー率は100%近い場合が多い。

# 3. 北欧の取り組み



ーフィンランド・トゥルク市  
スウェーデン・マルメ市の例

## フィンランドの地方財政と交通への支出

- フィンランドの地方自治制度は、市町村に該当する基礎自治体(クンタ)のみが存在する一層制である。広域地方行政への対応として、一部事務組合や広域連合の仕組みを活用している。
- フィンランドの地方税は、1)地方所得税、2)固定資産税、3)法人所得税の地方配分の3つのみである。基礎自治体は、固定資産税・地方所得税の税率決定に強い権限を有している\*1。
- 他国で見られる公共交通の財源に充当するための目的税は存在せず、公共交通への資本費・運営費の補助金は全額が一般財源から充当される。
- 公共料金は地方自治体の主たる収入源と見なされており、公共交通は赤字予算とはいえ、料金カバー率は約5割とフランスに比べて高めである。

\*1:財務省財務総合政策研究所「第10章 フィンランドにおける国と地方の役割分担」(財務総合政策研究所『主要諸外国における国と地方の財政役割の状況 報告書』、pp.673-726、2006)。

# フィンランド・トゥルク市：①交通政策のあらまし

## 交通政策のあらまし

- トゥルク市は、フィンランドで第二の規模を誇る都市圏で、南西オスロ県の県庁所在地、都市圏人口は約30万人である。
- トゥルクの都市交通政策を担うPTAが、トゥルク地域公共交通委員会(Turku Region Public Transport Committee: TRPTC)である。
- TRPTCはトゥルク市と隣接する5つの自治体と合わせて6つの自治体が承認した協力協定に従って、これら自治体の公共交通機関Föli(トゥルク都市圏の公共交通ブランドネーム)のサービスの計画や施策に責任を持つ。
- 現在最も重要な計画としては、2025年に向けた幹線ネットワークの更新計画がある。そのほか、トゥルク市以外を含む広域を対象とする2035年に向けた地域交通システム計画、都市環境や交通を含む上位計画としての2029年に向けた市のマスタープランや都市戦略もある。

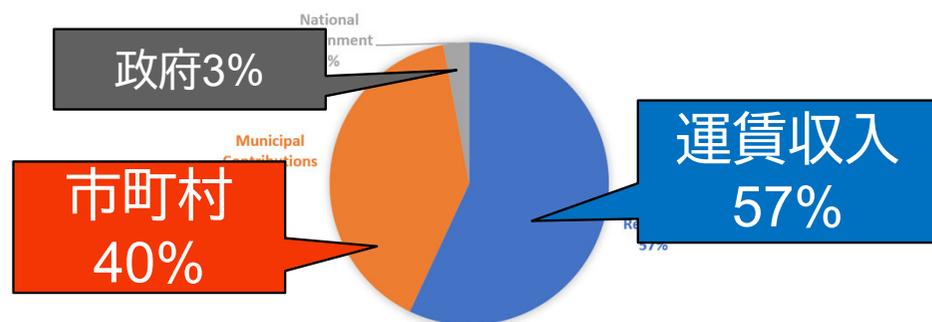
## モビリティの現況

- Föliが管轄する公共交通は鉄道、バス、水上交通、ケーブルカー。
- 鉄道については、都市間長距離鉄道としてフィンランドの国鉄であるVRグループが提供。
- 100路線を超えるバス網:トゥルク市内線40数路線、その他の5自体内線42路線、地域路線:6路線、あとは夜間バスや通勤バス、スクール路線など。
- 持続可能なモードとされる徒歩、自転車、公共交通のモードが49%(2017)。

● 徒歩	29%	● 自動車(運転手)	36%
● 自転車	10%	● 自動車(同乗者)	13%
● 公共交通	10%	● その他	2%

## 交通財政

- Föliは、管轄地域内の6つの自治体とそれぞれ契約を結び、全ての自治体は、Föliの管理費として一定額を拠出している。
- トゥルク地域の公共交通の運営経費は57%が運賃収入でカバーされている。
- 2020年には4,740万ユーロを委託事業者に支払った。
- 普通乗車券に加え、若年層、高齢者、学生に対する割引運賃が行われている。グロスコスト契約のため、割引運賃提供のための費用として追加の払い戻しは必要ない。



## 交通の運営

- トゥルク地域のバス契約に対しては競争入札が行われ、民間企業も多く運営しているが、ネットワークの約20%はトゥルク市が所有する公営企業が運営している。
- Föliは、小規模な契約から大規模な契約まで入札を行い、小規模な企業も市場に参加できるようにしている。
- バス契約はグロスコスト契約で、Föli(トゥルク地域公共交通当局の行う公共交通サービスのブランドネームだが、便宜的にFöli=当該当局とする)が事業者に定額を支払い、運賃収入は全てFöliに帰する。
- すべてのバス契約には、ボーナスとペナルティの制度がある。乗客満足度調査の結果に基づいて、事業者は契約毎に最大で月2.5%のボーナスを受け取ることができる。

## 都市交通政策の概要

- マルメ市(Malmö)は、人口約35万人を抱えるスウェーデン第3番の都市でありコーネ県の県庁所在地。対岸のコペンハーゲンと鉄道道路併用橋によって直結、コペンハーゲンとは広域都市圏を構成する。
- マルメ市は、人にやさしい複合交通ソリューションと異なる社会集団のアクセシビリティを考慮した交通計画を都市計画プロセス全体とリンクさせた点が評価され、「第4回SUMP賞」を受賞した。
- 分担率における持続可能な交通モードの改善実績に裏打ちされて、ビジョンと計画の実現性の高さが高評価された。

## マルメのSUMP(2015)における分担率の実績と目標

年度	自動車	持続可能な交通モード				その他
		バス	鉄道	自転車	徒歩	
		公共交通				
2003年	52%	10%	3%	20%	14%	1%
2008年	41%	9%	5%	23%	20%	2%
2013年	40%	14%	7%	22%	15%	2%
2018年※	34%	17%	8%	26%	14%	2%
2020年(目標)	36%	23%		26%	15%	—
2030年(目標)	30%	25%		30%	15%	—

※2018年まで実績値。計画発表時が2016年なので、実際は使われていない。2022年の現時点で見ると、2018年において2020年の目標は達成済みである。

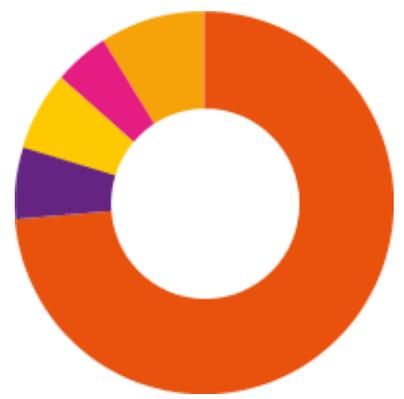
### マルメ市の自転車利用振興等環境政策

- SUMPの中にある通り、「環境都市」志向で、「自転車の街」を目指した取り組みを積極的に行ってきた。
- マルメは欧州の「ゾーン30」ではなく、自転車と車の分離政策を取り、自転車専用レーンの整備に注力。
- 特徴は、自転車通行量カウンターを設置し、それによってレーン幅を変えていることである。
- 安全な自転車走行に向け中心市街地へ入る車の通行規制や中央駅に自転車等の大規模駐車場を開設。
- こうした施策が効果を挙げ、自転車利用が全体で25%、ビジネス関係で40%を占めるようになった。

# スウェーデン・マルメ市：②交通に関する財務と運営

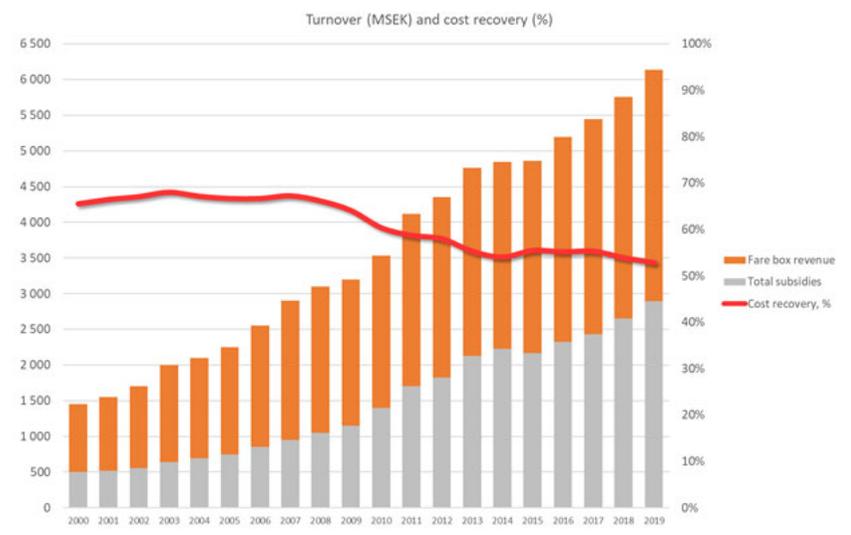
- スウェーデンでは、地方公共交通は地方自治体が担い、国はインフラ補助をするのみで、運営費補助は地方負担である。
- マルメ市を含むスコーネ県を管轄するPTAであるSkånetrafikenは、公的資金を交通事業者に提供して交通サービスを運営する公共交通機関で、事業収入は約62億クローナ(約790億円)である。
- このうち約57%はチケット収入やその他の外部収入であり、残りはスコーネ県からの税収でカバーされている。
- スコーネ県の税収の18%が公共交通に使われる。
- 一方、事業費用の内訳を見ると、下図に示す通り、契約しているバス・鉄道・タクシーなど外部の交通オペレータに支払う費用(交通サービス費と福祉輸送サービス費)が、全体のほぼ8割を占めている。
- 尚、スコーネ県は、財政支援なしに運営できる民間の商業用公共交通機関が存在する場合には、地域レベルでの自由な運営を認めるとし、その際には地域の公共交通機関として商業交通の条件を作成するとしている。

費用総額: 65.86億SEK(約838億円)  
2019年



凡例 (SEK=クローナ)

交通サービス費	48.54億SEK
福祉輸送サービス費	4.10億SEK
その他	4.40億SEK
人件費	3.04億SEK
財務費用	5.78億SEK



# 5, まとめ

## 各国比較調査からのポイント

1

多くの先進国では、地域交通を公共的な存在と見なして、地方財政で支える仕組みを定着させている。

2

地方交通税が主たる交通財源となっている国はフランス、アメリカくらい。北欧やスペインなど、多くの国では公共交通の持つ公共政策上の役割(福祉、環境など)や経済財政上の効果を評価して、一般財源から支出して維持再生している。

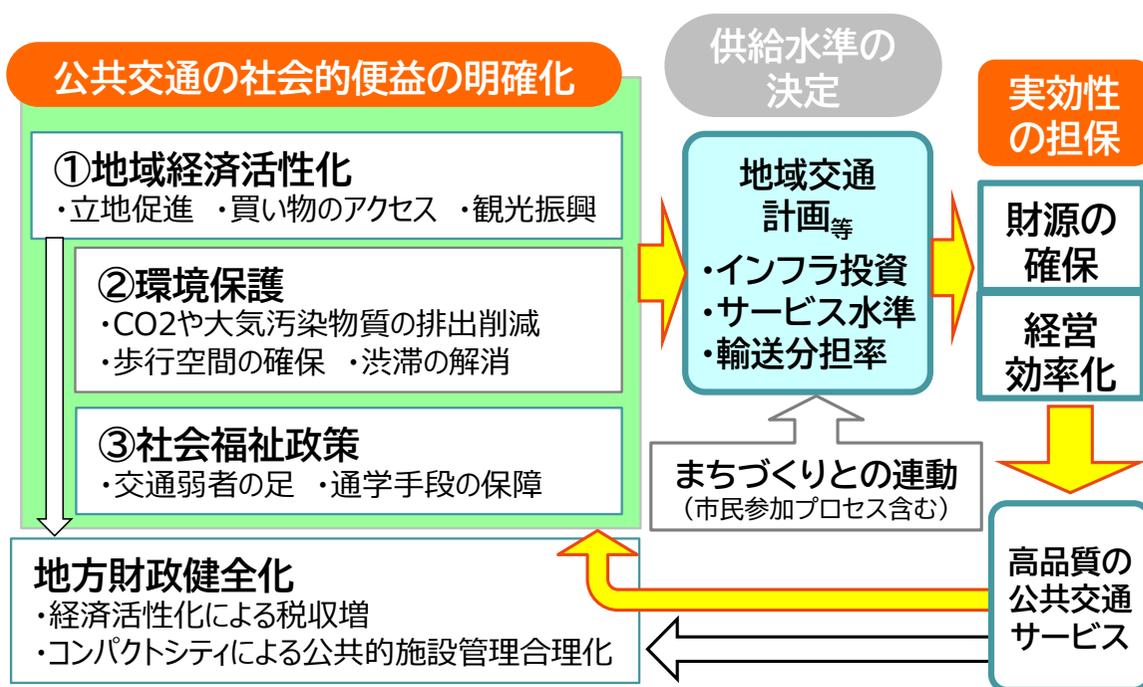
3

運営費への補助金交付を継続させている国々では、運営の効率性を確保するために、契約システムを工夫している。

# R4年度調査に向けて

財源と経営効率化を担保したうえでモード横断的な公共交通を供給し、地域の経済、環境、社会に便益をもたらす、税収増により地方財政の健全化を達成するという、欧州で実施されている公共交通財務・運営のサイクルの実態と効果を、経済振興・環境・福祉へもたらす公共交通の社会的便益を含めて、明らかにする。

## R4年度調査



フランスのLRT・BRT導入の影響評価の都市間比較(環境、経済や福祉面)

Photo Copyright: S. Minami

スイス等欧州先進地期における地域鉄道を活用した観光振興

Photo Copyright: S. Minami

日本に参考になりそうな先進事例を数点選定し、深掘り調査を行って、日本の先進事例と比較しつつ、日本への示唆をまとめる。

先進事例に関する効果分析、財務と運営に関する仕組みの調査を通じて、公共交通サービス維持という守りの負担から、**ポストコロナ時代の地方都市**を創生するモード横断的な公共交通のための攻めの投資へと転換させる手法を明らかにする。

# 参考資料編

# 資料1:先進各国の地域交通の財務の比較

	ドイツ	フランス	英国	ルクセンブルク	オランダ	ノルウェー	オーストリア
スプリット (2018)	鉄道9.1/バス5.8/ 車85.1	10.3/6.4/83.3	8.9/4.7/86.3	4.7/12.4/82.9	11.2/3.1/85.7	5.0/5.8/89.2	12.9/10.1 /77.1
交通権	実質的にあり(地域 化法)	あり(交通法典)	一部あり(平等法)	実質的にあり(交 通機関無料化)	一部あり(学習資 金調達法)	一部あり(差別法)	一部あり(連邦障 害法)
資金比率 (全国)	(2018) 公的負担等 58% 運賃 42%	(2015) 公的 83% 運賃 17%	(2020バス前) 公的 43% 運賃 57%	ごく一部の例外を 除き、公的資金 100%	(2016、推定) 公的 50% 運賃 50%	(2019) 公的 56% 運賃 44%	(2015、※首都) 公的 45% 運賃 55%
財政システム の特徴 (資金調達方 法等)	自治体は主に、所得 税収、地方税収、連 邦や州からの補助 金等で資金調達す る。	地方公共交通予算 の4割以上は交通税 (VT)で賄い、残りは 地方税、補助など。	ロンドン国や自治 体からの補助に加 え、市内の渋滞税や 交通関連料金を活 用。	2020年以降、鉄道 の一等車を除いて 公共交通機関は無 料。財源は国の一般 税収。	公共交通の資金調 達は主に国の管轄 であり、自治体は課 税権等を持たない。	国内の9割の移動が 自動車。県の財源は 税収や助成金、有料 道路からの収入等。	運輸連合が存在。地 方はガソリン税を、 ウィーンは大企業に 課される交通税等 を活用。
	デンマーク	フィンランド	スペイン	スイス	アメリカ	カナダ	オーストラリア
スプリット (2018)	鉄道8.4/バス11.7/ 車82.0	5.7/10.1/84.2	7.1/8.0/84.9	19.3/5.9/74.8	公共5.0/車84.8 (2019)	公共13/車78(2016)	鉄道7.5/バス・トラ ム14/車67.3(2016)
交通権	一部あり(公共交 通組織法)	一部あり(障害者 保護関連法)	一部あり(障害者 移動王政令)	一部あり(障害者 差別法)	一部あり(障害を 持つ米国人法)	一部あり(障害者 のための交通規制)	一部あり(障害者 差別法)
資金比率 (全国)	(2017) 公的 54% 運賃 46%	(2015、都市バス) 公的 49% 運賃 51%	(2015、平均) 公的 50% 運賃 50%	(2017) 公的 56% 運賃 44%	(2018) 公的 64% 運賃 36%	(2019) 公的 49% 運賃 51%	(複数年平均) 公的 69% 運賃 31%
財政システム の特徴 (資金調達方 法等)	自治体は所得税州、 補助金、償還金等を 基に公共交通を賄 う。	都市バス向けの補 助の大部分は地方 自治体が拠出。鉄道 は運賃が多い。	地方公共交通は主 に自治州が管轄。財 源も主に地元で確 保。	地域公共交通は国 と州が、都市交通は 州と自治体が一般 税収から拠出。	連邦財源は主にイン フラや研究向け、 州・自治体財源は主 に運用向け。	州と自治体が予算 の大部分を捻出。一 部地域では専用税 収も。	運賃収入の割合が 低い。連邦の役割が 小さく、州・自治体 主導。

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

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

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

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

### 第L1221-5条

政策当局は、経済と社会の計画において、対応する交通システムの最高度の利用を獲得する方法を持つ運賃政策を定義する。料金に関する中央政府の認可の一般権限が無い限り、交通政策当局は料金を確定または認可する。

## 第L1221-12条

正規の旅客公共交通サービスの財源は、ユーザー、第L1221-3条で定められた公共団体および、利用者ではない直接および間接的に関わりなく他の公共および民間の利害関係者によって、負担される。

## 第L1211-3条(2019年12月24日 LOM第9条による改正)

一、交通の全体政策は、地域の開発、都市再開発、環境保護、農業および自然の空間消費の制限、エネルギーの合理的な利用、安全、温室効果ガスおよびその他の汚染物質の排出削減という項目に対する長所と短所を考慮し勘定した上で、個別および集合的な交通モードの開発を想定しなければならない。交通の全体政策は、交通のインフラストラクチュア・施設、車両の創設・維持・利用における利用者ならびに第三者にとっての、経済的なコストだけではなく、社会的および環境上のコストもまた、貨幣的・非貨幣的双方を、統合勘定しなければならない。

二、以下のことに規定されたインターモーダルの論理のみで、それは優遇される。

- (1) それらの協力によってなされる、とくにインフラの選択によって、その変更と乗り換えの改良によって、および交通結合の合理的な開発によって、個別および集合的な交通モードの補完性；
- (2) 路線網の運営者のコーディネートによって、異なる交通モード間における利用情報と、結合料金、運行者の間の協力；
- (3) 経営および料金認可の測定によって、路線網および存在する施設利用の生産性の、優先した改良；
- (4) とくにそれぞれの交通モードにおいて経営と利用状況へ調和し、差別無き競争を尊重し、必要な規制手段を設置し、それらが良く機能することを保障し、交通モード間および関係する企業間の公正な競争を導入；
- (5) 欧州全体の交通政策の開発および改良；

# 資料3:フランスのモビリティ新法(LOM)の概要

分野	概要
全ての人、全ての地域にモビリティを提供	<ul style="list-style-type: none"><li>・全ての地域で全ての市民に交通ソリューションを提供すべく、全土をAOMでカバーする</li><li>・障害者や移動に不自由のある人々のためのモビリティ政策(サービスや経路のアクセシビリティに関するデータ公開など)</li></ul>
新しいモビリティソリューションの成長を支援	<ul style="list-style-type: none"><li>・データ開放により交通情報へのアクセス、複数ソリューションの発券統合(MaaS)を可能に</li><li>・2022年までに自律走行車両(自律走行シャトルを優先)の定常的運用を可能とする</li><li>・カープール促進のため、公共交通機関や既定の人数を乗せた車両、超低排出車両のみが走行できる車線の設置を許可</li><li>・フリーフローティング型のサービスに対する新たな規制枠組みとして、自治体による事前認可制度を規定</li></ul>
モビリティのエコ化を実現	<ul style="list-style-type: none"><li>・2040年までに化石燃料使用の自動車の販売を禁止する方針</li><li>・大規模な自転車促進策、3.5億ユーロ(約450億円)の自転車基金設立など</li><li>・EV用の公共充電施設を5倍に、新築・改修の建物駐車場への充電設備導入の義務化など</li><li>・よりクリーンな通勤(自転車、カープール)の促進に年間最大400ユーロ(約5万円)提供など</li><li>・低排出モビリティゾーン設置の促進</li></ul>
日常交通手段への投資を増加・改善	<ul style="list-style-type: none"><li>・大規模な新規プロジェクトよりも日常的な交通手段を重視した投資方針への明確な転換(既存ネットワーク保守・改善、地域特急鉄道(RER)計画、農村部の飛び地化の是正など)</li></ul>
輸送の適切な運営を保証	<ul style="list-style-type: none"><li>・交通安全の強化、港湾の競争力と安全強化、RATPバスの競争開放に伴う従業員の雇用契約移行や運行条件保証、高速道路会社の料金システム、特定の地域鉄道ネットワーク管理の委託などに関する法整備</li></ul>

# コメントと質問

東京大学大学院

新領域創成科学研究科

スマートシティデザイン研究社会連携講座

特任教授 中村文彦

# 本報告の長所

- モビリティ新法以降のフランスの都市交通政策制度特色の分析
  - 他国との比較を含む
- ケーススタディ都市での調査分析
  - グルノーブル(フランス)
  - トウルク(フィンランド)
  - マルメ(スウェーデン)

# 代表質問

1. モビリティ新法は必要だったのか？ なぜ
2. 欧州各国の運賃収入カバー率比較
  1. 各国での国内各都市でのばらつき具合
  2. 同じ国の中でばらついている場合の国民の不公平感
3. 都市圏での包括契約
  1. 年度単位か複数年度か
  2. 区域と内容はどうやって決めているか
  3. 以上については、見直しはあったか？ あった場合はなぜ？