

第2章

欧州各国の都市自治体の基本的特性と 都市・交通政策との関係

公益財団法人日本都市センター 研究員 高野 裕作

1. 本章の位置づけ・目的

本報告書は欧州における都市政策、交通政策について多角的な論点から取り上げているが、日本の各都市自治体における課題への対応を欧州の事例から学ぶにあたっては、第一に欧州の都市（自治体）たちがどのような特性を持ったものであるかを把握し、日本との相対的な差異を理解することが必要であると考えます。

そのため本章では、欧州連合 EU が公開している統計データを基に、欧州各国、各都市の人口などの基礎的情報、交通に関わる特性を分析する。統計情報から明らかにされる各都市の特性と、本報告書で取り上げる主に公共交通に関わる政策・制度との関係性を考察し、日本の各都市に何らかの制度の適用を考える際の材料となることを意図する。

第 3 節で述べる通り、EU 加盟国の中でも各国間の差異は大きく、本報告書で主に議論の対象としているフランス・ドイツの間でも、また各国内においても都市ごとに差異は大きく、それは都市計画・公共交通政策の適用状況にも大きく関係していると思われる。

2. 利用するデータの概要 欧州各国の人口と地方自治制度の概観

(1) 分析対象とするデータについて

本章で分析対象とするのは、EU が取りまとめて公表している統計情報 (Eurostat) から、都市の単位で集計されているものである。Eurostat のホームページで公開されている統計データの中には、国単位、EU の設定する地域単位、各国の広域行政単位から自治体の単位まで、様々なスケールのデータがある。本稿で主に分析対象とする都市の交通に関わるデータは、経済指標などと同様に国単位の

マクロな統計が公開されているほか、一部の「都市自治体」や「都市圏」に限定したものが集計・公開されているが、すべての基礎自治体を網羅的に調査した統計は存在しない。

そのため次節以降ではこの限定された都市・都市圏 (Cities and Grater cities) の人口・交通に関するデータを使用するが、都市に関する統計データの分析に入る前に、国ごとの人口データと「基礎自治体」の特性を概観する。

(2) EU 圏内の人口分布・密度の傾向

図 1-2-1 は欧州圏内の人口の分布を 1km^2 メッシュ単位の人口密度であらわしたものである。フランス・ドイツとベネルクス3国を中心としたエリアには濃色の比較的人口密度が高いメッシュが連担している一方で、スカンジナビア半島やイベリア半島、東欧には白地(当該メッシュの人口が0)のメッシュが目立ち、人が居住している都市的、農村的利用が可能な土地が限られていることが分かる。

本報告書で主に取り上げるフランスとドイツを対比すると、フランスはパリなど少数の都市圏の人口密度が高いほかは比較的薄い色のメッシュが満遍なく広がっているのに対し、ドイツは個々の都市の規模は小さいもののその密度は高く、逆に都市以外の土地では白地のメッシュもまばらに見られ、メリハリのある人口分布となっているなど、地域・国によってその土地利用の形態は様々である。各国における都市政策や交通政策を議論する上で、基盤となる土地利用形態の差異を理解することは重要であろう。

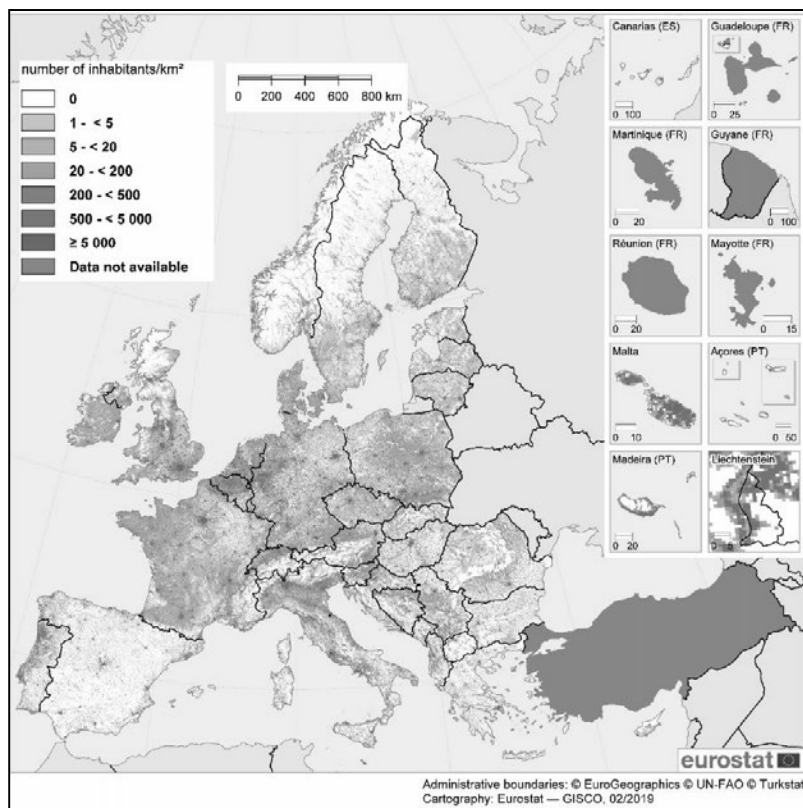


図 1-2-1 欧州各国内の人口分布

(出典：EUROSTAT)

※都市に関する統計レポート(Urban Europe – statistics on cities, towns and suburbs)⁵⁹ページに記載された地図(Map 3.1: Population density based on the GEOSTAT population grid, 2011)より、凡例・スケールバーの位置を加工しトリミングしたものである)

(3) 国別総人口・人口密度

図 1-2-2 は EU 加盟国を中心とした国々における、2000 年と最新統計年度の総人口、人口密度を示している(最新統計年度の人口の多い国から降順で表示)。増加数ではフランス・イギリス・スペインなど、変化率ではアイルランド・スイス・スウェーデンなどが増

えているのが目立つのに対して、東欧では人口が減少、あるいは微増にとどまる国が多い。人口密度は、地中海にある都市国家であるマルタ(1461人/km²)を例外とすれば、約400人/km²のオランダ・ベルギーの二か国は突出して高く、それに次ぐグループとして約200人/km²のドイツ、イギリス、イタリア、スイス、ルクセンブルクといった、比較的高密度な都市が多い国々が続く。フランス、スペインなどは約100人/km²であり、上記の国々より農村地域や非可住地域が多い土地利用特性であることが読み取れる。

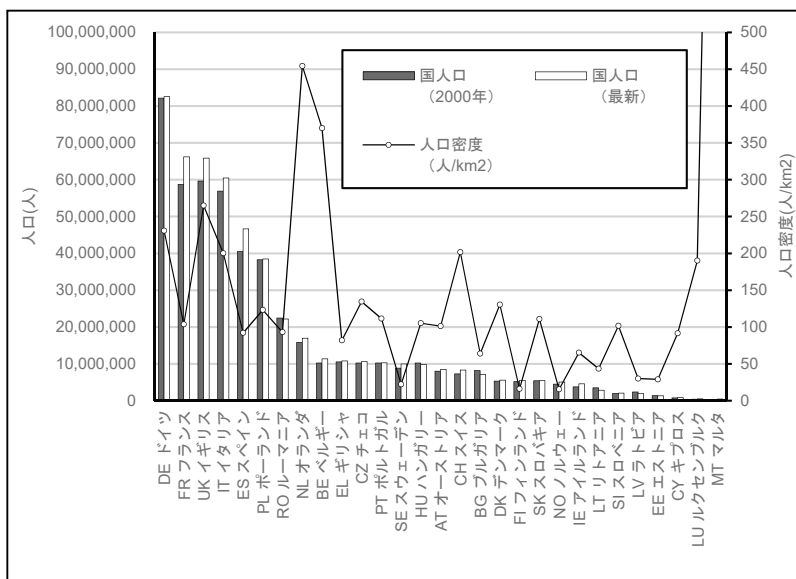


図 1-2-2 欧州各国の人口及び人口密度

(出典：EUROSTAT より筆者作成)

※ 2019年9月現在のデータとして、EUを離脱したイギリス及び非加盟のスイス・ノルウェーも統計に含まれている。一方EU加盟国のうち、クロアチアは人口統計値に欠損があり本図では割愛している

※人口(最新)の統計年度は統一されておらず、概ね2015～18年度が多いが、一部は2011年までさかのぼる。

(4) 各国の「基礎自治体」の平均的な特性

欧州各国における地方自治の制度（地方政府の階層性、自治体の平均的な規模、数など）はそれぞれ独自のものである。各国の総人口と自治体の数、自治体人口の平均値と中央値を表 1-2-1 に示す。

表 1-2-1 各国の基礎自治体の数および人口に関する基本統計値

国名	総人口	自治体数	自治体人口	
			平均値	中央値
BE ベルギー	11,413,058	589	19,377	12,224
BG ブルガリア	7,050,034	265	26,604	10,326
CZ チェコ	10,610,055	6,258	1,695	435
DK デンマーク	5,781,190	99	58,396	43,000
DE ドイツ	82,792,351	11,130	7,439	1,712
EE エストニア	1,317,762	79	16,681	7,613
EL ギリシャ	10,816,286	6,133	1,764	335
ES スペイン	46,722,980	8,124	5,751	525
FR フランス	66,190,280	35,358	1,872	NA*
IT イタリア	60,483,919	7,960	7,598	2,470
LV ラトビア	1,934,379	119	16,255	6,289
LT リトアニア	2,808,901	60	46,815	27,409
LU ルクセンブルク	602,005	102	5,902	2,938
HU ハンガリー	9,778,371	3,155	3,099	799
MT マルタ	475,701	68	6,996	4,334
NL オランダ	17,181,084	380	45,213	27,490
AT オーストリア	8,822,267	2,098	4,205	1,821
PT ポルトガル	38,433,558	2,478	15,510	7,541
RO ルーマニア	22,193,562	3,181	6,977	3,099
SI スロベニア	2,066,880	212	9,749	4,692
SK スロバキア	5,443,120	2,926	1,860	664
FI フィンランド	5,503,297	311	17,695	6,137
SE スウェーデン	10,120,242	290	34,897	15,937
UK イギリス	65,648,054	400	164,120	129,943

（出典：EUROSTAT の基礎自治体に関する統計表

（EU-28-LAU-2018-NUTS-2016.xlsx）より筆者作成）

※フランスは個別自治体の人口値が欠損していたため、中央値は算出できなかった。

人口約 66 百万人に対して 35,358 の自治体 (コミューン) を持つフランスを筆頭に、ドイツ、イタリア、スペインなどは小規模な基礎自治体が数多く存在している一方で、イギリスや北欧諸国では自治体の合併が進められ規模が拡大し、数が少なくなっている。

基礎自治体の平均的な規模はすなわち一般的な自治体が担う事務、行政権限の大きさと結びつくものであり、自治体の規模が小さい国の地方自治制度では、一般的な基礎自治体は住民の生活に直接関わる業務が中心となる一方で、自治体の規模が大きければ専門性の高い業務も担うことが可能となるだろう。本報告書で主に取り上げるフランス・ドイツは一般的な自治体の規模が小さく、特に交通や都市計画など高度な専門性を要するとともに広域的な連携・整合性が求められる業務は基礎自治体ではなく上位の行政単位 (州や郡) や広域連合的な組織 (AOM や運輸連合) が主な役割を担っている。

3. 欧州における都市自治体の交通特性

(1) 分析対象データについて

EUROSTAT における都市・地域に関する統計 Cities and greater cities には、基礎自治体としての都市単位 (998 都市) と大都市圏単位 (48 地域) の、合わせて 1046 都市・地域が掲載されている。本統計データに掲載されている国ごとの「基礎自治体」・「都市圏」の数、およびその中で交通に関するデータが整えられている数を表 1-2-2 に示す。本章では基礎自治体のうち、交通に関するデータが存在する都市を分析の対象とする。

1 各都市・地域は DE001C1 (ベルリン) のように 7 桁のコードで整理されており、最初の 2 桁のアルファベットは国のコード、中 3 桁の数値が国ごとの通し番号、末尾 2 桁が C1~3 (基礎自治体)、K1~2 (都市圏・地域圏) の 5 種類の地域類型を表している。

表 1-2-2 Cities and greater cities に掲載されている国別都市数

国(コード・国名)	基礎自治体		都市圏	
	交通データ有	都市数	交通データ有	都市数
BE ベルギー	11	11	0	0
BG ブルガリア	18	18	0	0
CZ チェコ	5	18	0	0
DK デンマーク	4	4	0	1
DE ドイツ	125	127	0	0
EE エストニア	3	3	0	0
IE アイルランド	5	5	1	1
EL ギリシャ	0	9	0	1
ES スペイン	60	132	2	11
FR フランス	114	115	0	1
HR クロアチア	0	7	0	0
HU ハンガリー	0	19	0	0
IT イタリア	92	92	2	2
CY キプロス	1	1	0	0
LV ラトビア	2	4	0	0
LT リトアニア	1	6	0	0
LU ルクセンブルク	1	1	0	0
MT マルタ	0	1	0	0
NL オランダ	30	47	0	0
AT オーストリア	3	6	0	0
PO ポーランド	0	68	0	1
PT ポルトガル	25	25	2	2
RO ルーマニア	0	35	0	0
SI スロベニア	2	2	0	0
SK スロバキア	8	8	0	0
FI フィンランド	7	9	1	1
SE スウェーデン	8	13	0	1
UK イギリス	159	170	11	19
TR トルコ	0	26	0	0
NO ノルウェー	6	6	0	0
CH スイス	10	10	7	7
総計	700	998	26	48

(出典：EUROSTAT(Cities and greater cities, urb_ctran.xlsx)より筆者作成)

本統計データにおける「交通」に関するデータは、通勤時における代表交通手段の交通機関別分担率 (Share of journeys to work by …) である²。交通手段は、自動車、公共交通 (鉄道、地下鉄、バス、路面電車)、オートバイ、自転車、徒歩の5種類であり、本章では主に自動車の分担率に着目する³。なお、住民の交通行動パターンと都市構造との関係を理解する上では、都市ごとの人口規模だけではなく人口密度と対比することが有効であるが、本統計データには各都市の人口は掲載されているものの、面積が紐づけられていないため人口密度の算出が難しい。次節にて、ドイツに限定して都市の面積データを結合し、人口密度と交通手段別分担率との関係性を分析するが、本節においては全体を俯瞰することを意図し、国別の概略的な分析にとどめる。

(2) 自動車分担率の国別の傾向

図 1-2-3 に、各都市の自動車分担率を 10%単位で区分し、国別による構成比率を示す (表 1-2-2 において交通データがある都市が 5 以上の国に限定して表示)。BG ブルガリア、CZ チェコ、SK スロバキアといった中東欧の国々は自動車分担率の低い都市が多いのに対して、IT イタリア、FR フランス、BE ベルギーなどは自動車分担率の高い都市が多い。東欧各国は西欧各国と比較すると経済的格差があり、全般的には自動車の普及率が低く、徒歩、自転車、オートバイの利用が多いこと、一部の都市では社会主義時代に整備された路面電車の利便性が高く、公共交通が多く利用されていることが要因と考えられる。

2 最新調査年度は国ごとにまちまちであるが、概ね 2010 年前後に調査された国が多く、本章では一括のデータとして分析する。

3 表 1-2-2 で「交通データ有」とした都市の中でも 5 種類の交通機関すべての分担率データが整えられていない都市もあり、自動車の分担率のデータが最も多くの都市で比較可能であるため、ここでは自動車の分担率に着目する。

本報告書で主に取り上げるフランスとドイツを対比すると、フランスの方が全体的に自動車分担率の高い都市の比率が大きく、自動車分担率 70 - 80%、80%以上を合わせた比率が半数弱に上るのに対して、ドイツでは自動車分担率 70%以上の都市は一割に満たない。図 1-2-2 で示した通り、国全体としての人口密度がフランスに対してドイツは 2 倍以上高いことがマクロ的な要因の一つと考えられる。一方で、一般的に人口密度が高いほど自動車分担率は低くなるものと考えられるが、ベルギーやイタリアなど比較的人口密度の高いものの自動車分担率が高い都市の比率が大きい国もある。

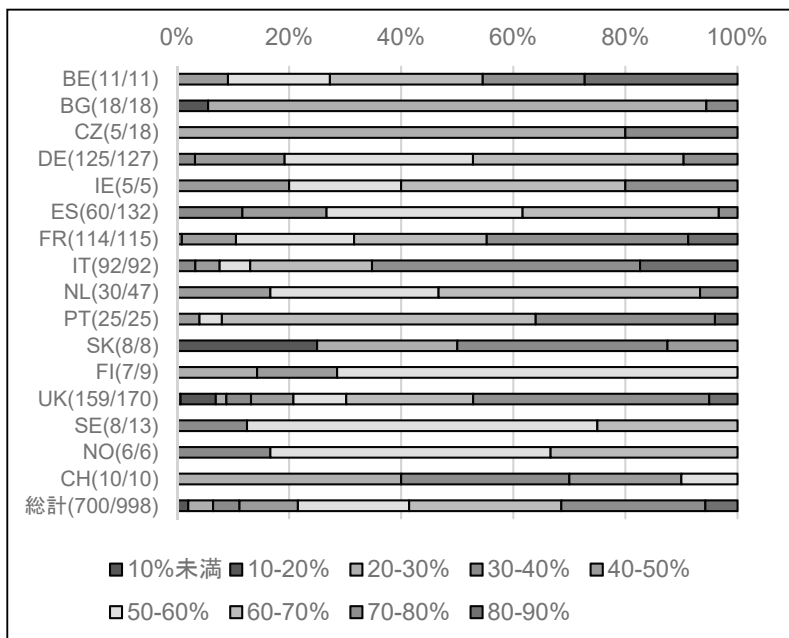


図 1-2-3 各都市の自動車分担率の国別構成割合

(出典 : EUROSTAT(Cities and greater cities, urb_ctrans.xlsx) より筆者作成)

4. 人口密度と自動車分担率の関係性

(1) ドイツの「都市」自治体の人口・人口密度

前節で分析した都市のうち、ドイツの125都市については、別途統計データから各都市の面積データを結合し、人口密度を算出した。この125都市の内訳は、ドイツにおける人口10万人以上の都市の全て(80/80)、人口5万人以上10万人未満の都市の一部(44/111)、および人口約48,000人の1都市である。これら人口規模の大きい都市群は、全自治体数のうち約1%にすぎないが、人口ベースで見ると約36%をこれらの都市で占めている。

人口と人口密度階層によるクロス集計結果を、表1-2-3にドイツの125都市について、表1-2-4に比較対象とする日本の383都市⁴について、それぞれ示す。上述のとおりドイツでは1都市を除いて人口規模は5万人以上であることに加え、人口密度が500人/km²未満の都市も5つに限られているのに対して、日本は383都市の約半数にあたる192都市が人口密度500人/km²未満である。

表 1-2-3 ドイツ 125 都市の人口・人口密度階層クロス集計

人口密度 \ 人口規模	人口規模				
	5万人未満	5~10万人	10~20万人	20~50万人	50万人以上
500人/km ² 未満	0	4	1	0	0
500~1,000人/km ²	0	20	8	1	0
1,000~1,500人/km ²	1	16	19	9	0
1,500~2,000人/km ²	0	5	9	6	3
2,000~5,000人/km ²	0	1	4	9	11

⁴ 日本都市センターが2017年度に「都市自治体のモビリティに関する研究会」にて実施したアンケート調査で有効回答のあった自治体(394都市：有効回答率48%)のうち、東京特別区(11区)を除いた383都市を比較対象とする。回答があった都市は規模階層、所在地域(都道府県)ともに大きな偏りはなく概ね全体(814市区)の傾向を代表しているものとする。交通に関するデータは、2010年国勢調査における「通勤・通学時の交通手段」のうち自家用車の分担率を用いている。

表 1-2-4 日本の 383 都市の人口・人口密度階層クロス集計

人口規模 \ 人口密度	一般市 5 万人 未満	一般市 5 ~ 10 万人	一般市 10 万人 以上	中核市・ 特例市	政令指定 都市
500 人 /km ² 未満	98	60	23	10	1
500 ~ 1,000 人 /km ²	11	23	13	10	2
1,000 ~ 1,500 人 /km ²	1	7	9	13	2
1,500 ~ 2,000 人 /km ²	0	4	5	4	3
2,000 ~ 5,000 人 /km ²	2	23	9	10	1
5,000 ~ 10,000 人 /km ²	0	6	14	9	2
10,000 人 /km ² 以上	0	1	5	2	0

日本の人口密度が低い都市群は、一部には政令指定都市もあるが、主に地方圏で合併によって市域が拡大した自治体が多い。ドイツでは地方部においても広域合併は進んでおらず、この領域に位置づけられるのは本統計に含まれない小規模自治体である。一方で人口密度 5,000 人 /km² 以上の都市も日本には存在し、これらの多くは主に首都圏・京阪神圏の自治体であるが、ドイツにおいてはベルリンやハンブルクなどの大都市であってもこれほどには高密度ではない。すなわち、ドイツにおいて「都市」と言われる自治体は、過疎でもなく過密でもない適度な密度である。これにはドイツの分散的な国土構造や厳格な都市計画・土地利用計画によるコントロールが大きく寄与している一方で、本統計に含まれない人口密度が低い自治体が全自治体の 99% を構成していることにも注意が必要である。

(2) 人口密度と自動車分担率の関係性

図 1-2-4 では、人口密度と自動車分担率の関係性について、ドイツ 125 都市と日本 383 都市を散布図にて示しており、ここからは以下の事が読み取れる。

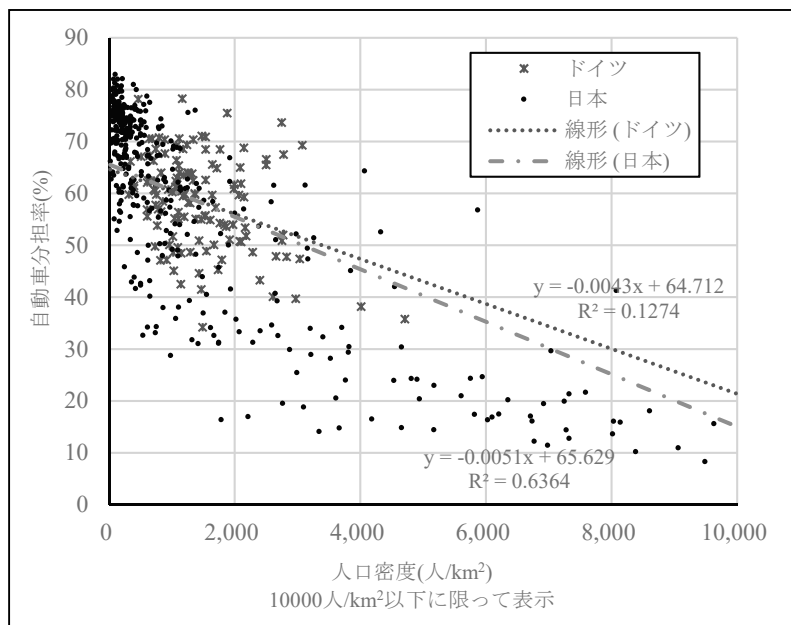


図 1-2-4 人口密度と自動車分担率の関係性

ドイツ・日本のプロットを区別せずに見ると、人口密度が高くなるほど自動車分担率が低くなる傾向（負の相関関係）が読み取れ、これは普遍的な傾向とみることができる。

ドイツの個別のプロットを見ると、人口密度が高いにも拘らず自動車分担率が高い都市、逆に人口密度が低いにも拘らず自動車分担率が低い都市があることが読み取れる。前者の代表的な都市は、ドルトムントやエッセンといったルール地域の都市群、後者の代表的な都市は、環境政策において先進的な都市として知られるフライブルク (Freiburg im Breisgau) である。個別の自治体の人口密度だけでなく、連担している都市圏全体の空間構造や産業構造、ひいては公共交通に関連する政策も住民の交通行動を規定する要素であることがわかる。

日本の都市群は人口密度が低い地方圏の中小都市と、人口密度が高い大都市圏の都市の両極端に分かれており、人口密度・自動車分担率それぞれの分散が大きいものに対して、ドイツは中庸な値の範囲（概ね人口密度 500～2,000 人/km²、自動車分担率 40～70%）に集中して分布しており、それぞれの分布はあまり重なり合わない。そのため人口密度が高いほど自動車の分担率は低くなる傾向は、日本の都市は明快な相関関係（決定係数 $R^2=0.6364$ ）がみられるが、ドイツはあまり明快ではない（決定係数 $R^2=0.1274$ ）。

ドイツと日本では自治体の数・規模が異なるため自治体単位で単純に比較することが難しいが、それ以外の基礎的な条件の違いを日本の視点で記すと、以下の 2 点に集約されるだろう（自治体の領域そのもの、自治体を超えた圏域のあり方については次項で考察する）。

- ・日本の大都市圏（特に首都圏）は世界的に有数の都市圏であり、中心都市（東京・大阪）への通勤のための公共交通機関が高度に発達していることから、都市圏に所在する自治体の住民は自動車に依存しない生活・交通行動が可能である。
- ・一方で日本の地方圏の都市は、ドイツと比較して拡散した低密度な都市構造を有し、公共交通政策が充実していないことから利便性の低下、持続性の危機に瀕しており、住民は自動車利用を前提とした生活・交通行動をとらざるを得ない。

以上のように、特に地方圏の都市においてドイツを始めとした欧州のような公共交通政策を積極的に適用するとともに、コンパクトシティへの転換を図ることの有用性・必要性が高いことは言うまでもないが、大都市圏においても混雑の緩和、グローバルな都市間競争、MaaS のようなモビリティ・イノベーションへの対応などの観点から、現状の都市構造・公共交通政策からの変革が求められるだろう。

(3) 「公共交通政策」を適用する地域の単位

ドイツにおける「都市自治体」は上述のとおり適度な人口密度にコントロールされ、日本の地方圏の中小都市よりは自動車分担率が低い都市が多いように見えるが、これはあくまで自治体単位の傾向である。本報告書第Ⅱ部、第Ⅳ部、資料編において詳述されるとおり、ドイツにおいては一般的に近距離鉄道交通 (SPNV) は州が、バスや路面電車といった道路系公共交通 (ÖSPV) は郡及び郡独立市⁵がそれぞれ政策責任を担う主体となっている。さらに複数の郡・郡独立市が束ねられた広い範囲で「運輸連合」が結成され、一体的な公共交通システムが構築されている。運輸連合地域には本章で分析対象とした「都市」以外の人口密度が低い自治体も含まれている⁶。

それに対して、日本の主に地方圏の自治体の多くは、平成の大合併によって中山間地域も市域に含まれ、旧来の「郡」に相当する範囲に近い領域が市域となっている自治体もあるが、現代の広域化した生活圏域を一つの自治体でカバーするほどには合併が進んではおらず、合併を選択しなかった小規模市町村も少なからず存在している。

すなわち、日本はドイツと比較すれば合併によって自治体の規模が大きくなってはいるものの、自治体単体で公共交通政策を適用するには不十分であると言える。実際的には、複数自治体が共同して地域公共交通網形成計画を策定している地域も多いが、仮に日本において統合的な公共交通システムの構築を目指すのであれば、自治体単体で考えるのではなく、広域的な枠組みで「運輸連合」的な組織の創設を構想することは有効であろう。

5 本統計の125都市の多くは郡独立市(および都市州)であるが、ドイツのすべての郡独立市を網羅しているわけではなく、また郡に所属する一般の市(Stadt)も一部含まれている。

6 本章ではデータの制約からドイツを分析対象としたが、フランスにおいても複数の自治体が広域連合を結成して圏域レベルでの公共交通政策にあたっている(第Ⅳ部第1章第2節にて詳述)。

5. 都市・交通政策との関係性

本報告書の第 II 部、第 III 部で詳しく論じられているとおり、各国・各都市ではモータリゼーションによる負の影響を緩和、改善するために、自動車の利用を抑制することを目標として、公共交通機関の統合・充実を中心とした総合交通政策、道路空間再編による歩行者空間の創出を重点的な政策として推進している。モータリゼーションによる負の影響の代表的なものとしては、直接的には大都市における道路混雑や交通事故のリスクが初期から認識され、近年は特に地球環境問題の観点から、自動車の排出ガスに含まれる窒素酸化物 NOx による大気汚染・健康被害や CO₂ による地球温暖化（気候変動）などに注目が集まっている。一方で、住民の生活の質 (Quality of life)・幸福度の向上、ひいてはそれによる都市の国際的競争力の向上など、政策を推進することで多様なアウトカムも期待されている。

各国の政策・制度は、その国の置かれた環境を基礎とする条件（国土構造・産業構造・経済環境など）、また法制度・政治風土によっても、そのあり方は異なる。ここまで人口・人口密度と通勤時の自動車分担率の関係性を分析してきたが、特に人口密度に代表される都市構造の特性は人の移動特性を規定し、端的に言えば公共交通機関の基礎的な収支構造・採算性に大きな影響を与える。人口密度が低く、自動車分担率の高い都市（およびそのような都市が多い国）においては、公共交通の採算性は低く、行政による公的介入・補助が無くては公共交通の維持が難しいのに対し、人口密度が高ければ、公共交通の採算性は高くなり、公的介入・補助の度合いは相対的に小さくとも公共交通が事業として成立する可能性が高くなる。これは公共交通事業における赤字に対する公的補助割合の多寡という次元に限らず、運営・整備・計画およびこれらの政策決定といった各次元においても多角的に議論が求められるだろう。

表 1-2-5 ドイツ・フランスにおける連携の組織形態の差異

	ドイツ	フランス
組織	運輸連合 Verkehrsverbund	モビリティ政策局 Autorite Organisatrice de la mobilité (AOM)
組織形態	最初の運輸連合（ハンブルク）は、当初は事業者同士による民法上の組合（カルテル）として設立されたが、現在は発注者（行政）を中心とした主体が出資する有限会社が一般的な形態。	複数の自治体（コミューン）による広域連合・一部事務組合的な組織である EPCI（コミューン間協力公施設法人）の一形態。
行政機関との関係	州や自治体は主に出资者として関与する。 計画策定などの任務を運輸連合に与えているケースもある。	AOM 自体が行政機関としての位置づけを持つ。領域内の自治体からの負担金などによって運営される。
主な任務・権限	連邦レベルでの法的な位置づけ・一律的な定義はないが、一般的に共通の運賃・ダイヤ・システムの提供・調整、運賃収入・補助金の分配、交通サービスの発注の補助などを行う。	交通法典に定められた政策目標の達成するため、施設整備、交通に関する計画 PDU の策定、資金調達など多くの権限が AOM に与えられている。
車両 インフラ	基本的に運輸連合はこれらを保有しない。 車両などは事業者が保有あるいはリース。インフラ（主に鉄道）はインフラ保有会社が保有している。	AOM がこれらを保有することが多い。 →コンセッション方式など事業者側の資金によって車両・インフラに投資される場合も。
事業者	サービスごとに公募・入札が行われ、それぞれ異なる事業者が運行しているが、運賃・ダイヤの調整などを運輸連合が行い、統一したサービスが提供されている。	地域ごとに一社独占契約が一般的。 フランス国内あるいは EU で活動している事業者グループが落札することが多い。

(出典：高野 (2018) を微修正し再掲)

フランス、ドイツ両国の都市内交通に適用されている政策・制度を概略的な対比すると表 1-2-5 に示す通りとなる。本章で分析した通り、フランスの方がドイツよりも自動車分担率が高い都市が多いことが基礎的な条件の差異として影響し、フランスの方が全体的に公的セクターの介入の度合いが大きく、事業者の独立性が小さいといえるだろう。

本報告書第 II 部および第 IV 部は、公共交通政策に係る基礎的法制度・計画・組織・財政といった各論点に対して、フランスとドイツそれぞれにおける理論や実態などが紹介されている。また、それぞれの国の都市ごとにも差異が少なからずあり、2018 年のドイツ調査で訪問した 4 つの運輸連合の事例も、多様な条件の下でそれぞれユニークな取組が行われていることが、第 VI 部(資料編)において明らかにされている。

一方で日本は、欧州の各国とは公共交通に関する法制度、公共交通政策に関わる行政の体制、交通事業者の経営などの実態も異なっている。本報告書の各章で論じられている政策・取組みから日本の都市への適用を考えるにあたっては、法制度や事業者の役割などを根本的に見直す必要があることも確かであるが、日本の都市の特性も多様であるため全国統一的な制度の適用を考えるのではなく、各都市・地域の特性にあわせた最適な公共交通システムの姿と、行政の関与のあり方を考える必要があるだろう。本章および本報告書で紹介されている制度や事例が、各都市自治体における今後の都市・交通政策の検討の一助となれば幸いである。

【参考文献】

- ・ 高野裕作「交通政策における自治体間の連携のあり方」、都市とガバナンス Vol.30、pp20-29、日本都市センター、2018
- ・ 日本都市センター「都市自治体による持続可能なモビリティ政策」、2018