

ドイツにおける行政による路線バスサービスの確保の実態

本研究は、欧州連合（EU）の競争政策によって規律されているドイツを対象として、バスによる近距離路線輸送サービス（路線バス）の確保に向けた、各地の行政当局（任務担当者）の取組の実態を把握することを目的として行った。この目的を達成するために、運行の態様別に相違する、複数の法令による規定の内容を整理するとともに、任務担当者に対するアンケート調査も実施することにより、路線バスサービスの調達についての考え方におけるEUと任務担当者との間の差異の存在等を明らかにした。併せて、任務担当者が路線バスサービスの確保に自律的に取り組めることを担保すべく、連邦法によって支援の仕組みが構築されてきたこと等も指摘した。

キーワード | EU, 任務担当者, 運行委託, 競争入札, 近距離交通計画

土方まりこ HIJIKATA, Mariko



一般財団法人交通経済研究所調査研究センター
主任研究員

1—はじめに

2002（平成14）年2月の改正道路運送法の施行に伴い、乗合バスサービスに対する需給調整規制が廃止されてから、20年の歳月が経過した。乗合バスの規制緩和は、運輸政策審議会自動車交通部会により、1999（平成11）年4月に発出された答申¹⁾に沿う形で実施された。同答申は、需給調整規制の撤廃により、バス事業者の参入と退出が自由化された後における生活交通の確保について、以下のような方針を示している。

- ① 地方公共団体が、より主体的に関与していくべきこと。
- ② 内部補助を前提とした事業者ごとの欠損補助に代わり、生活交通を確保するために必要な費用を補填する運行委託的な補助を行うべきこと。
- ③ 公的補助の効率化の枠組みを整備すべきであり、かつ補助金額の決定にあたっては、入札制に準じた仕組みを含む適切な方法について検討すべきこと。

人口減少と少子高齢化のさらなる進行が予測されていることに鑑みれば、乗合バス事業の採算性の改善を見込むことは、今後においても総じて困難である。それゆえに、生活交通を確保していくためには、答申が示唆するような自治体による運行委託をいっそう効果的に実施することの重要性が高まっていると言えるだろう。

ところが、国土交通省国土交通政策研究所²⁾が実施し

たアンケート調査によれば、運行委託を行っている自治体は、「応札者不足」、「事業者選定基準等の選定方法の確立」、「サービスレベルの維持・改善」等の入札や委託といった取組に特有の課題に直面している。

ここで国外に目を転じると、商業ベースで運営することが不可能な公共交通サービスの確保は、行政の責務であると欧州連合（European Union: EU）が規定していることを受けて、欧州地域においても、自治体等が交通事業者による運行を委託している。また、この交通事業者の選定は、基本的には入札等の競争的な手続きに拠るべきものとされている³⁾。

もっとも、こうしたEUからの要請への対応の度合いには、EU加盟国それぞれの政策上の方針が反映される。なかでもドイツは、バスによる近距離路線輸送サービス（以下、「路線バス」と表記）の運行委託において、競争的な手続きに拠らないことが大幅に許容されているとの指摘がある⁴⁾。一方で、実際には競争入札を介した運行委託も実施されていることから、ドイツ国内においても対応は一樣ではないことがうかがわれる。

そこで、路線バスを管轄しているドイツ各地の行政当局が、EUによって課された規律と自らで発揮すべき自律性の狭間において、いかなる考え方に基きながら輸送サービスの確保に取り組んでいるのか、その実態を明らかにすることを目的として本研究を実施した。

2——先行研究

2.1 わが国における先行研究

わが国における交通研究は、自らに先んじて規制緩和に着手した英国の動向に注目してきた。同国は、サッチャー政権下にあった1986年に、全国で運行されている域内バス（最低乗車距離が15マイル以下）の需給調整規制を撤廃し、参入と退出を自由化した。同時に、社会的には必要とされるものの、採算性のない輸送サービスは、自治体が交付する補助金によって確保されるものとして位置付けた。また、こうした輸送サービスを担う交通事業者は入札によって選定すべきとした。

寺田⁵⁾や田邊⁶⁾を始めとする豊富な研究成果の蓄積が見られる英国の域内バスとは対照的に、ドイツの路線バスを取り上げた研究は、わが国ではほとんど行われてきていない。しかしながら、運輸連合（Verkehrsverbund）の存在等にも象徴されるように、モードをまたがった緊密な連携を標榜するドイツの公共近距離旅客輸送（以下、「ÖPNV」と表記）の全体像を正確に把握するためには、代表的な公共交通機関の一つである路線バスによる輸送サービスが、いかにして確保されているのかという点への理解がもとより不可欠であると言えよう^{注1)}。

なお、国土交通省国土交通政策研究所⁷⁾は、加盟各国のバス政策を規律する現下のEU法令を検討対象とした、わが国では数少ない研究成果の一つである。同報告書は、EU規則1370/2007（以下、「1370/2007」と表記）⁸⁾が、バスや路面電車による輸送サービスの運行委託について、原則として競争入札によって交通事業者を選定すべきとしている（第5条第3項）ことを踏まえ、入札の実施や契約の締結をめぐる複数の論点におけるEU加盟各国による対応を文献調査によってまとめたものである^{注2)}。言及されている国が論点ごとに相違している等、同報告書には必ずしも体系的とは言えない部分も含まれている。しかしながら、EU加盟各国における運行委託に関する論点の整理という試みは、わが国ではあまり実施されてきていない。かつ、挙げられている論点には、一定程度の網羅性も認められるため、後述する通り、本研究においてはこれを参照した。

2.2 ドイツにおける先行研究

1370/2007に関しては、例えばvan de Velde⁹⁾が、策定に至るまでの経緯やEU加盟各国における競争の動向等を俯瞰した上で、規律の要点をその成立直後にまとめている。

しかし、1370/2007においては、特有の用語が用いられていることに加え、他の法令を参照する必要性も伴っていたため、ドイツ国内の行政当局や交通事業者にとっても、

ルールの全体像を把握することは容易ではなかった。そのため、Berschin¹⁰⁾のような逐条解説も執筆されたが、法律家やコンサルタントによる説明が数多く実施されてきた。Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart¹¹⁾は、そうした取組による成果の一つであり、網羅的な解説を行っている。

なお、European Commission¹²⁾は、1370/2007が発効した2009年末以降においても、EU加盟各国による公共交通の運営のあり方は多様であることを指摘している。

ドイツにおける動向については、Freitag et al.¹³⁾等、EUが求める競争の促進に向けた個別の取組について論じた成果が多数蓄積されてきた。しかし、路線バスによる輸送サービスの調達を対象として、総体としての傾向の把握を試みた研究はあまり行われていない。Kar¹⁴⁾は、運行を委託する交通事業者の変更を行政当局が好まないこと等に言及し、Hartwig⁴⁾は、公営の運行事業者への直接委託が広く実施されているという実態について論じたが、いずれも調達をめぐる傾向の一部を明らかにするのみにとどまっている。

3——研究方法

路線バスの運行委託に際して、EU加盟各国が順守すべきルールは、前述の1370/2007に規定されている。1370/2007は、商業ベースでは供給され得ない鉄道、道路、内航海運による輸送サービスの運行を公共サービス義務（Public Service Obligation: PSO）として定義し、その確保は構成国による費用負担の下で行われるべきとした。欧州経済共同体（EEC）規則1191/69¹⁵⁾に代わるものである。その趣旨は、共同体内における自由な移動の実現というEUの基本理念の実現に資するべく、1191/69では行われていなかった運行委託のルールの策定を通じて、域内の交通事業者が複数の加盟国において公共旅客輸送サービスの供給に従事するような共通市場を創出することにあつた¹⁶⁾。

1370/2007の成立を受け、路線バスを始めとする公共近距離道路輸送（以下、「ÖSPV」と表記）事業を規律するドイツの旅客輸送法（以下、「PBefG」と表記）も改正され、2013年より施行されている。路線バスを管轄するドイツ各地の郡や郡独立市（詳細は後述）は、これらの法令に従って輸送サービスの確保を行っているが、その実務の履行においては、自身の判断に基づいて対応を決定すべき局面も少なくない。そして、そのような判断にこそ、郡や郡独立市の政策的な意向が反映されるものと解される。

しかし、こうした意向については、個別の郡や郡独立市が部分的に開示することはあるものの、一連の過程を網羅するように、かつ、一般化されて解説されることはあまり

ない。そこで、ドイツにおける路線バスの運行を規律している法令の規定を概観するとともに、路線バスの運行委託の実務において、自身の裁量が及ぶ事柄への対処のあり方やその背景にある考え方を明らかにすべく、路線バスを管轄している郡や郡独立市等を対象としたアンケート調査を実施することとした。質問項目には、前述の国土交通省国土交通政策研究所（2015）⁷⁾によって挙げられていた論点の一部も盛り込んだ。

4——路線バスをめぐる行政主体の責務

既述の通り、ドイツにおいて路線バスを管轄しているのは、郡や郡独立市である。まずは、その責務について確認しておく。

ドイツでは、1994年に鉄道改革が開始されたが、その実施に向けて制定された連邦法には、関係主体によるÖPNVへの関与のあり方を刷新した「公共近距離旅客輸送の地域化に関する法律（以下、「RegG」と表記）」が含まれていた。同法の第1条第1項¹⁷⁾には、「住民にÖPNVサービスの十分な提供を保障することは、生存配慮（Daseinsvorsorge）の任務である」と規定されている。「生存配慮」の詳細に関しては、別稿¹⁸⁾における記述に譲るが、このRegGの条項により、ÖPNVサービスの提供の保障が行政に要請されることとなった。

また、同じくRegGに基づき、それまでは連邦に帰属していた鉄道近距離旅客輸送（以下、「SPNV」と表記）に対する管轄責任が、補償としての連邦財源と併せて、1996年より全16州へと移管されている。この「公共近距離旅客輸送の地域化（Regionalisierung）」と呼ばれる措置が実施されて以降、SPNVのみならず、ÖSPVを含むÖPNV全般の計画策定、運営、および資金調達の履行方法は、各州がそれぞれの判断に基づいて決定している。

もっとも、基礎自治体であると同時に州でもある都市州（ベルリン、ブレーメン、ハンブルクの各市が該当）を除き、ほとんどの州が、SPNVとÖSPVの別に管轄する主体を指定している。具体的には、複数の市町村にまたがり、広域に渡って走行するSPNVは、各州自身が管轄するところとしつつ、実務上は州に帰属する別個の組織、運輸連合、目的連合等に任務が移管されている。一方、単一の市町村内で路線が完結していることも多いÖSPVについては、州内の郡（LandkreisもしくはKreis）や郡独立市（kreisfreie StadtもしくはStadtkreis）に管轄させている¹⁹⁾。

こうして指定された各組織、および郡や郡独立市等は、任務担当者（Aufgabenträger）として、住民に気候保全と持続可能性の原則に適合した十分なサービスをÖPNV輸送によって保障することにつき、責任を負う（PBefG第8条

第3項第1文）¹⁹⁾、^{注4)}。気候保全と持続可能性の原則への適合という条件が付記されているものの、ここに示された責務は、上述のRegG第1条第1項に定められた生存配慮の任務と同一視できる。また、この生存配慮の任務を担う行政主体は、「任務担当者」と呼称すべきことも記されている。

その任務担当者は、輸送サービスの規模と品質に対する要求、環境品質、およびモード横断的な統合に関する基準について、原則として近距離交通計画（Nahverkehrsplan）において定義すべきとされている（同第8条第3項第2文）。

「近距離交通計画」とは、地域化の実施に伴って初めて導入されたツールであるが、同計画と調和しない交通事業者からの運行許可の申請は、却下することが可能であるとされているように、ÖPNVの運営において重大な位置付けを付与されてきた（同第13条第2a項）。

ただし、1370/2007の内容を反映するために2013年に改正されるまでのPBefGには、近距離交通計画の内容に関する具体的な言及は含まれていなかった。しかし、上述の第8条第3項第2文が追加された結果、近距離交通計画は、任務担当者が求めるÖPNVサービスの仕様を明示する計画としての性格を備えるようになった²⁰⁾。換言すれば、路線バスを管轄する任務担当者にとっては、近距離交通計画において、路線バスによる輸送サービスに対して求める要件を具体的に打ち出しておくというプロセスが必須となっている。

5——独立採算的な運行の取扱

5.1 法律上の規定

ところで、ドイツにおいても、独立採算的に（eigenwirtschaftlich）運行されている路線バスが存在する。この「独立採算的な運行」とは、運賃収入、社会政策割引運賃の提供（児童・生徒・実習生・移動制約者を対象）に対する連邦からの補償、ならびに商法上の事業収益のみによって費用が賄われるような輸送サービスの提供のことをいう（PBefG第8条第4項第2文）。

なお、2013年のPBefG改正以前のドイツは、所轄の行政主体による欠損補填を商法上の事業収益に分類することで、公的資金が充当されている路線についても、独立採算的に運営されているものと見なしていた²¹⁾。しかし、1370/2007がこのような対処を拒絶する内容であったことから、PBefGにおける独立採算の定義も修正されている¹¹⁾。

また、ÖPNVによる輸送サービスは独立採算的に提供されるべきであり、独立採算であることを前提としていては、その十分な提供がなされない場合に限り、運行委託による調達が可能であるとも定められている（同第8条第4項第1文、第8a条第1項）。つまり、運行委託による輸送サー

ビスの確保は、あくまでも補完的なものであるとする考え方を背景として、独立採算的な運行に法律上の優位性が与えられている。

5.2 運行開始までの手順

ここで、路線バスを含むÖSPVの独立採算的な運行が開始されるまでの手順を示しておく。この手順は、任務担当者が独立採算的な運行を事前に企図していたか否かにより、2種のパターンに分けられる。

5.2.1 独立採算的な運行が企図された路線の場合

まず、独立採算的に運行されることがあらかじめ決められた路線については、旅客の有償・営業輸送に許可を付与する官庁 (Genehmigungsbehörde) によって、その仕様等に関する情報が当該官庁のウェブサイト上で公開される (PBefG第18条第1項)。路線バスの独立採算的な運行を行おうとする交通事業者は、この情報をもとに次期、もしくは新規の許可の適用が開始される12ヵ月前までに、許可の取得に向けた申請を行う (同第12条第5項)。

安全性や専門性といった観点から、交通事業者としての適格性が認められるならば、対象となる路線の運行許可が与えられるが、複数の交通事業者が申請を行った場合には、近距離交通計画の内容に照らし合わせて、最良の輸送サービスを実現可能な交通事業者が選定される (同第13条第1項、第2b項)。なお、PBefGにより、二重サービスの提供が禁止されているため、独立採算的に運行される路線バスに関しても、許可を取得するのは一路線につき一事業者のみであると解すべきとされている (同第13条第2項第3号a) およびb))¹¹⁾。また、路線バスの場合、1370/2007に準じて許可は最長で10年間有効となる (同第16条第2項)。

5.2.2 運行委託が予定されていた路線の場合

前項のパターンとは異なり、任務担当者は運行委託 (サービス・コンセッション、サービス委託のいずれかの形態での運行委託、詳細は後述) を行うことを予定していたものの、実際には独立採算的に運行されるという展開も想定されている。

すなわち、ÖSPVの運行を委託する交通事業者を競争的な手続きによって選定しようとする任務担当者は、当該路線の運行開始の12ヵ月前までにその内容をEU官報で告示しなければならないが、そうした路線について、独立採算的に運行する意向を有する交通事業者は、告示から3ヵ月以内はその旨を申請することができる (PBefG第12条第6項)。

任務担当者が告示に際して提示した要件を充足すると認められる場合には、当該路線の独立採算的な運行に向

けた許可が付与される (同第13条第2a項)。この許可も、やはり一路線につき一事業者にのみ与えられるとされ、有効期間も最長で10年間となる。

5.3 実務における位置付け

以上のような手順からも読み取れる通り、独立採算的に運行される路線といえども、交通事業者自身が任意に仕様を決められるわけではなく、任務担当者が策定した近距離交通計画やこれに準拠した要件を順守することが前提となっている。かつ、輸送サービスの品質、量、環境基準、モード統合、バリアフリー、運賃といった様々な観点において、任務担当者が要求する水準を満たしつつ、独立採算的な運行を行うことは容易ではないがゆえに、許可の取得に失敗したという事例も頻発していると指摘されている⁴⁾。つまり、路線バスの独立採算的な運行に従事しようとする交通事業者にとり、乗り越えるべきハードルは高いと見るべきである。

加えて、任務担当者にとっては、契約に基づかない独立採算的な運行は、自らのコントロールを及ぼしにくく、政策上の目標の達成を阻害する可能性もはらんでいる。そのため、住民にÖPNVサービスの十分な提供を保障するという任務を担っている任務担当者からは、運行委託、あるいは公営の交通事業者への契約の直接授与のほうが選好されるという経緯も生じている^{22), 23), 注5)}。

上述の通り、連邦法であるPBefGは、運行委託よりも独立採算的な運行を優先すべきであると規定している。しかし、その達成は必ずしも容易ではないことから、法律による要請と実務における取扱との間には、一定の乖離が生じている。

6——運行委託に関する規定

6.1 契約の種別に応じた法令の適用

上述の通り、独立採算的に運行するという前提の下では、十分な輸送サービスが提供されないのであれば、任務担当者は運行委託によってこれを調達することができる。その実施に際しては、1370/2007に定められたルールに従わなければならない (PBefG第8a条第1項第1文)。

ただし、1370/2007が適用されるのは、サービス・コンセッション (Dienstleistungskonzession) の形態を採る契約のみである (1370/2007第5条第1項)。サービス・コンセッションとは、交通事業者が受け取る対価に利用者から收受する運賃が含まれ、かつ、主に交通事業者が運営リスクを負うという契約である^{24), 注6)}。純費用契約 (Nettovertrag) とも呼称される¹¹⁾。なお、1370/2007は、契約授与の手続きについて網羅的には規定しておらず、事柄によっては

PBefGが規律している。

一方、サービス・コンセッションとは異なり、交通事業者にとっての対価が任務担当者によって直接支払われる反対給付から成り、かつ、主に任務担当者が運営リスクを負うサービス委託(Dienstleistungsauftrag)については、欧州における公共調達ルールをドイツの国内法として受容した、競争制限禁止法(Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen, 以下、「GWB」と表記)第4部(第97条から第184条まで)が適用される(PBefG第8a条第2項第1文)²⁴⁾・²⁵⁾。サービス契約は、総費用契約(Bruttovertrag)とも呼ばれる¹¹⁾。

このように、等しく運行委託を行う場合であっても、締結する契約の種別により、準拠すべき法令は相違する。もっとも、共通市場の創出を目指すというEUの理念が通底していることから、任務担当者に対して、手続きの公平性・無差別性・透明性・比例性の確保を一貫して求めている点は、双方で合致する。

6.2 サービス・コンセッションを対象とするルール

サービス・コンセッションとして、第三者に路線バスの運行委託を行う場合、任務担当者は、輸送サービスを担う交通事業者を競争入札によって選定しなければならない(1370/2007第5条第3項)^{注7)}。また、そのための手続きが開始される12ヵ月前までには、指定された情報をEU官報において公開しなければならない(同第7条第2項)。競争入札において選定した交通事業者とは、最長10年間の契約を締結することが可能である(同第4条第3項)。

なお、1370/2007は、国内法で禁じられていない限り、任務担当者は、自らで輸送サービスを提供する、もしくは、自身の部局に対するものと近似したコントロールを及ぼしている別個の主体を対象として、契約を直接授与することができる(同第5条第2項)。

この他にも、小規模な契約(契約金額が年間平均で100万ユーロを下回る、あるいはサービス供給量が年間で30万キロメートルを下回る場合)、中小事業者との契約(運行車両数が23以下の中小規模の交通事業者と契約金額が年間平均で200万ユーロを下回る、あるいはサービス供給量が年間で60万キロメートルを下回る運行を委託する場合)、および緊急時(輸送サービスが中断した、ないしはその恐れがある場合)を例外として指定し、競争入札を経ずに契約を締結することを容認している(同第5条第4項、第5項)。

6.3 サービス委託を対象とするルール

サービス委託としての契約も、競争と透明な手続きを経て授与されなければならない(GWB第97条第1項)²⁶⁾。ただし、GWB第4部が適用されるのは、政府部門による調達を規律するEU指令2014/24(以下、「2014/24」と表記)²⁷⁾第4

条に定められた閾値以上の契約金額となる案件のみである(同第106条)。この閾値は、2022年現在、21万5,000ユーロ(付加価値税抜き)に設定されている²⁸⁾・^{注8)}。

任務担当者は、サービス・コンセッションとしての運行委託のケースと同じく、サービス委託についても、1370/2007第7条第2項に基づき、EU官報において事前に告示する義務を負っている。この告示は、対象となる輸送サービスの運行が開始される12ヵ月前までに行われなければならないが、27ヵ月前よりも早期であってはならない。また、同様に指定された情報を述べるのが要請されている(PBefG第8a条第2項)。任務担当者と交通事業者との間で締結される契約の期間は、1370/2007第4条第3項が援用され、やはり最長で10年間となる²⁵⁾。

なお、サービス・コンセッションの場合と同じく、任務担当者は、自身の部局のようにコントロールを及ぼしている主体に対しては、1370/2007に準じて契約を直接授与することができる(GWB第108条第1項)。

7 アンケート調査結果に見る運行委託の実態

7.1 法令による規律が及んでいない事柄の存在

前章までに示した通り、ドイツにおける路線バスの運行は、その態様別に複数の法令によって規律されている。もっとも、関連するプロセスのすべてが一義的に規定されているわけではない。それゆえに、運行委託の実施に際しても、任務担当者は自らの判断に基づいて対応を選択すべき事柄に直面することとなる。しかしながら、その総体としての傾向は、必ずしも十分には明らかにされていない。

そこで、路線バスの運行委託の各段階における任務担当者による選択とその根拠となった判断について把握することを目的として、すべての任務担当者を対象としたアンケート調査を実施した。その実施概要は、表—1の通りである。

設問の内容は、競争入札の実施の有無とその背景、競争入札の態様、品質担保に向けた方策、および競争入札における課題というテーマに大別される。なお、回収サンプル数は少なめであるが、表—1に示した通り、回答主体の組織形態や管轄するエリアを構成する都市・自治体類型の内訳には、大きな偏りは見られない^{注9)}。以下、上記のテーマ別にアンケート調査の結果について検討する。

7.2 競争入札の実施の有無とその背景

まずは、路線バスの運行を交通事業者に委託することに先立ち、競争入札を実施しているかどうかを尋ねたところ、「実施している」が55.8%、「実施していない」が44.2%と

■表一 アンケート調査の実施概要

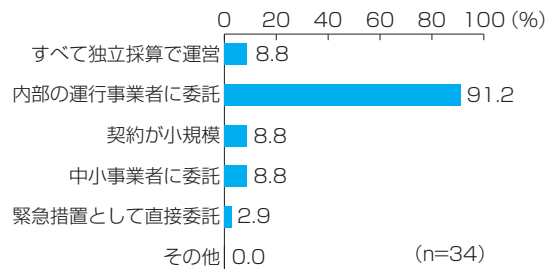
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスを管轄するドイツ各地の郡、郡独立市、目的連合（複数の郡や郡独立市によって結成された団体）等、全376箇所 ・アンケート調査への回答は、路線バスサービスの調達の責任者が行うように要請
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ・競争入札の実施の有無 ・運行委託の実態（競争入札を実施している理由、選定した交通事業者の公・私営の別、一案件ごとに委託対象としている路線の数や範囲、複数のバス路線等の運行をまとめて委託している理由、交通事業者と締結している契約の種別、交通事業者の選定に際して重視している要素、運行委託後に実施している方策、競争入札の課題） ・直接委託の実態（競争入札を実施していない理由、運行を委託している交通事業者の公・私営の別、一案件ごとに委託対象としている路線の数や範囲） ・回答主体の属性（組織形態、所在州名） ・回答主体が管轄するエリア・交通の属性（エリアを構成する都市・自治体類型、運行されている公共交通機関、任務担当者として責任を負っている公共交通機関）
調査方法	インターネット調査（電子メールにて調査対象に協力を要請し、Googleフォーム、もしくは電子メールにより回答を回収）
調査時期	2021年8月下旬～11月上旬
有効回答数	<ul style="list-style-type: none"> ・77（有効回答率は20.5%） ・組織形態別の内訳は、郡が44、郡独立市が26、郡所属市・町村が1、郡や市の連合が3、郡または（および）市の交通企業・組織が2、運輸連合が1 ・管轄するエリアを構成する都市・自治体類型別の内訳は、小都市のみが2、中都市のみが10、大都市のみが23、村落と小都市が7、小都市と中都市が3、村落と小都市と中都市が26、小都市と中都市と大都市が2、村落と小都市と中都市と大都市が4

いう回答結果となった。1370/2007やGWBは、競争入札によって交通事業者を選定することを想定しているが、そうした手続きが執られていないケースも相当数に上っていることがうかがわれる。

そこで、競争入札を「実施していない」と回答した任務担当者を対象として、その理由を尋ねた結果を確認する。図一1の通り、「内部の運行事業者（任務担当者、もしくは自治体自身の事業者）に委託しているため」という回答が9割に上り、競争入札の実施義務付けの対象外として法令で容認されている他の要件の選択率を大きく引き離れた。

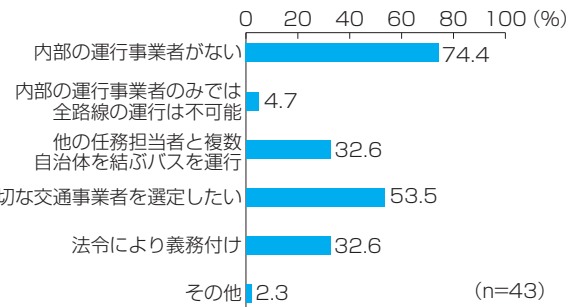
一方、競争入札を「実施している」と回答した任務担当者の多くは、その理由について、図一2の通り、「内部の運行事業者（任務担当者、もしくは自治体自身の事業者）がないため」と回答した。「様々な候補者の中から適切な交通事業者を選定したいため」がこれに続いている。

なお、競争入札の実施の有無とその理由について、管轄するエリアを構成する都市・自治体類型別に回答状況を確認した。すると、「大都市」のみを管轄している任務担当者においては、「内部の運行事業者（任務担当者、もしくは自治体自身の事業者）に委託しているため」競争入札を「実施していない」という回答が多数を占めた。これに対し、「大都市」を管轄していない任務担当者（「村落」、「小都市」、「中都市」のいずれか、もしくはその複数を管轄している主体）に関しては、「内部の運行事業者（任務担当者、もしくは自治体自身の事業者）がないため」競争入札を「実施している」との回答が多数となった^{注10)}。この結果は、公



注：以下、アンケート調査結果を示したグラフでは、適宜、調査票中の選択肢の文言を簡略化して記載している。

■図一1 競争入札を実施していない理由（複数回答）



■図一2 競争入札を実施している理由（複数回答）

営事業者は主として大規模な都市において設立されてきたという経緯があり、かつ、地域化の実施以降においても、その構造は変化していないとの指摘¹⁴⁾に合致していると解されよう。

ただし、1370/2007が公布されて以来、競争入札の実施を回避することを目的として、路線バス事業を公営化しようとする動きも活発化したとの指摘もなされている²⁹⁾。

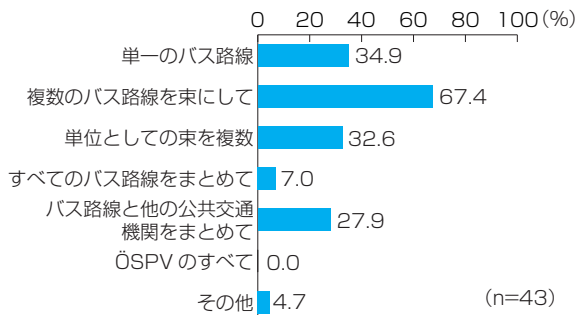
7.3 競争入札の態様

続いては、競争入札の態様を明らかにするために、具体的な実務の遂行における任務担当者の対応について検討する。

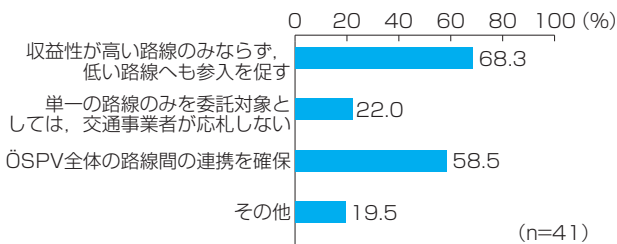
7.3.1 複数の路線の運行委託とその意図

様々な任務担当者による路線バスの運行委託に関する告示を比較すると、委託対象とされる路線の数や範囲がそれぞれ相違していることが分かる。そこで、競争入札を実施している任務担当者に対して、一案件ごとに運行を委託している路線の数や範囲を尋ねた。その結果、図一3の通り、「複数のバス路線を束にして」委託しているという回答が最多となった。これに次いでいるのが「単一のバス路線」であるが、その相対的な選択率は低めである。

また、「単一のバス路線」以外の選択肢を一つ以上選択した回答主体を対象として、複数のバス路線や公共交通機関の運行をまとめて委託している理由を尋ねた。すると、図一4の通り、「収益性が高い路線のみならず、収益性が低い路線へも交通事業者による参入を促すため」という任務担当者が多めとなった。



■図—3 一案件ごとに委託対象としている路線の数や範囲（複数回答）



■図—4 複数のバス路線等の運行をまとめて委託している理由（複数回答）

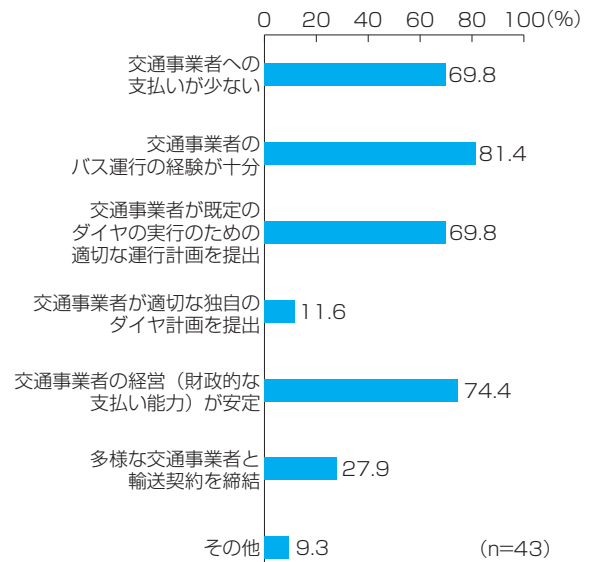
現下のPBefGは、輸送サービスの促進という目的のためならば、複数の路線の運行についての許可を一括で付与することを容認している（PBefG第9条第2項）^{注11)}。併せて、複数の路線を統合し、単一の輸送サービスとして近距離交通計画において定義するということが可能となった³⁰⁾。

そして、運行委託に向けた競争入札は、この定義された輸送サービスごとに実施されることが前提となるため、収益性の優れた路線を呼び水として、収益性の劣る路線と組み合わせることで、後者の入札が不調に終わることを回避するといった工夫を試みることもできる。このような政策上の趣旨が任務担当者にも理解され、かつ実践されていることが、これらの調査結果から浮き彫りとなった。

なお、PBefGは、収益性の高い路線のみを抜き出す形で運行の許可を得ようとする行為、すなわちクリームスキミングを禁じており、近距離交通計画中に規定された輸送サービスの定義が順守されるよう、強く要請している（第13条第2項第3号d）。この規定からは、路線の運行に許可を与える官庁の判断が、任務担当者の意向と齟齬をきたすことがないように担保するという狙いも見取れる。

7.3.2 交通事業者の選定基準

GWBは、価格と性能のバランスが最良に保たれているサービスに契約が付与されるべきであるとした上で、このバランスは、費用のみならず、品質、環境、あるいは社会的な側面も考慮して見極められるべきであると定めている（GWB第127条第1項）。路線バスの運行委託を担う交通事業者も、このような法令上のルールに従って選定されるこ



■図—5 交通事業者の選定に際して重視している要素（複数回答）

とが前提となる。

しかし、実際に選定の判断を下している任務担当者自身がどのような基準に則っているのか、その実態は必ずしも明確にされていない。そこで、競争入札を実施している任務担当者を対象として、交通事業者の選定に際して重視している要素を尋ねた。その結果は、図—5の通り、「交通事業者がバス運行の経験を十分に積んでいること」という回答が最多となった。また、これに「交通事業者の経営（財政的な支払い能力）が安定していること」が続いている点に鑑みれば、任務担当者の多くにとっては、輸送サービスを安定的に供給し得るかどうかの主たる基準となっているものと解される。

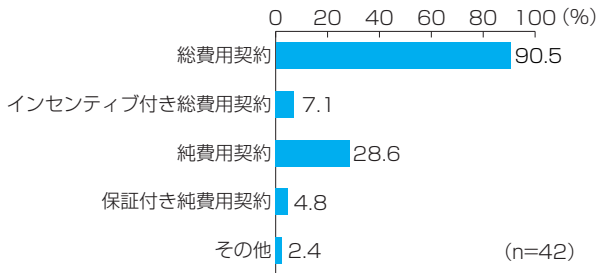
なお、これらに次いでいるのは、「交通事業者への支払いが少ないこと」であり、費用面での負担の大きさも、一定程度は考慮されていることが明らかとなった。

一方、「多様な交通事業者と輸送契約を締結すること」の選択率は低めとなっている。GWBは、中小企業が優先的に公共委託を受けられるように、ボリュームや分野に応じてサービスを分割して委託すべき（第97条第4項）と規定する等、事業者の多様化を奨励している。しかし、実際には中小企業が担うことは困難なほど大規模な運行委託が行われている等、任務担当者によるその重視の度合いは、相対的には弱めであると解されよう。

7.3.3 締結されている契約の特性

既述の通り、運行委託を行う任務担当者が交通事業者と締結する契約は、純費用契約（サービス・コンセッション）と総費用契約（サービス契約）とに分類される。

純費用契約においては、交通事業者が運賃収入を確保するとともに、運行に要する費用と運賃収入の差額も任務担当者から交通事業者へと支払われる。ただし、この差



■図—6 交通事業者と締結している契約の種別（複数回答）

額は、いずれも事前に算出された費用と収入の金額に基づいて決定されるため、実際の運賃収入が見込み金額を下回った場合は、交通事業者が獲得する対価が縮小することになる。

これに対し、総費用契約では、運賃収入は任務担当者によって確保される一方、交通事業者は、運行に要する費用をまかなうようにあらかじめ算定された金額を任務担当者から受け取る。運賃収入が低下した場合も、交通事業者が受け取る対価に変動は生じない。

つまり、旅客輸送量の多寡に起因するリスクを負う主体は、純費用契約では交通事業者、総費用契約では任務担当者ということになる。

そこで、競争入札を実施している任務担当者がいずれの種別の契約を締結しているのかを尋ねたところ、図—6の通り、交通事業者に収入の安定性を保証する「総費用契約」が大半を占めた³¹⁾、注12)。

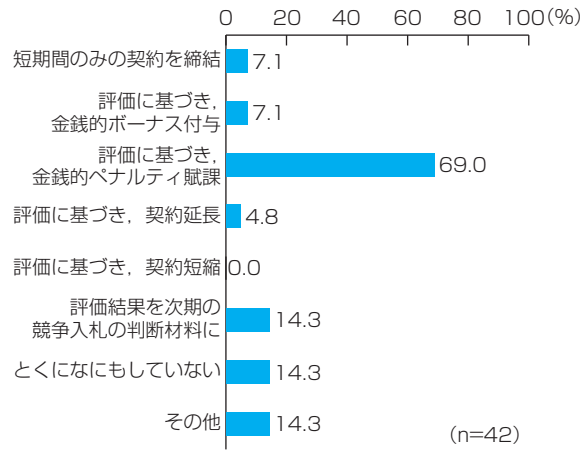
7.4 品質担保に向けた方策

次に、輸送サービスの品質を継続的に確保するために採られている方策の内容を明らかにすべく、交通事業者を選定した後における任務担当者による取組について検討する。

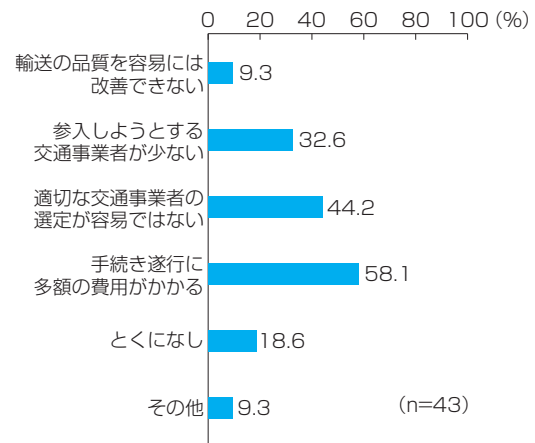
既述したように、路線バスの運行委託において、任務担当者は交通事業者との間で最長10年間の契約を締結することができる。契約が長期に渡るならば、交通事業者は事業の安定性を得ることになる。一方で、任務担当者にとっては、輸送サービスとしての品質を長期的に担保するという観点から、運行に対する評価を実施し、その結果に基づく措置を採る必要性がより高くなる。

そこで、競争入札を実施している任務担当者に対して、運行を委託した後に行っている方策の内容について尋ねた。その結果、図—7の通り、「運行に対する評価（品質）に基づき、交通事業者に金銭的なペナルティを課している」という回答が最多となり、その他の方策の選択率を大きく上回った。

前節で確認した通り、多くの任務担当者が総費用契約を締結していることと考え合わせると、収入面では安定性を保証する一方で、輸送サービスの品質を確保し続けることに向けた交通事業者のインセンティブを喚起するため



■図—7 運行委託後に実施している方策（複数回答）



■図—8 競争入札の課題（複数回答）

に、運行開始後の評価によっては、契約金額の削減等の金銭的なペナルティを課す可能性があることを示しておくという手法が広く採られているものと解される。

7.5 競争入札における課題

最後に、競争入札を実施している任務担当者に対して、競争入札における課題について尋ねた結果を示す。図—8の通り、「手続きの遂行のために多額の経費がかかる」や「適切な交通事業者を選定することが容易ではない」の選択率が高めとなっており、競争入札の実施には、特有の困難が伴うと認識している任務担当者も少なくないことがうかがわれる。

8 おわりに

本研究は、路線バスを管轄しているドイツの任務担当者が、EUによる競争政策に基づく規律を受けながら、いかなる考え方に拠って輸送サービスの確保に取り組んでいるのか、その実態を明らかにすることを目的として実施した。

この目的を達成するために、まずはドイツにおける路線バスの運行を規定している法令の内容を整理した。その上

で、法令による規律が及んでいない事柄に関する任務担当者の選択とその根拠となった判断について把握するために、ドイツ全土の任務担当者を対象としたアンケート調査を行った。

その結果、競争的な手続きによらずに、内部の運行事業者に路線バスの運行を直接委託しているという任務担当者も、相当数に上っていることがわかった。そうしたなか、競争入札を実施している任務担当者は、輸送サービスの安定的な供給等を重視しながら運行委託を行っていることが分かった。一方で、EUが要請している競争の促進と方向性が合致した事柄は、任務担当者にはあまり重視されていない。つまり、輸送サービスの調達に関する考え方において、EUと任務担当者との間には、差異が存在すると考えられる。

そして、こうした状況下においても、任務担当者が路線バスサービスの確保に自律的に取り組むことを可能とするように、連邦法によって条件が整備されてきた。すなわち、任務担当者に対しては、提供されるべき輸送サービスの要件を近距離交通計画において具体的に記すことを要請する一方で、同計画と調和しない交通事業者からの運行許可申請は却下できる等と定めることにより、任務担当者の意向が優先されることを担保している。併せて、交通事業者によるクリームスキミング的な参入等に代表される、実務において争点となりやすい論点に関しては、一義的なルールを定めてきた。

このように、EUによる規律を受けつつも、任務担当者が自らの重視する方針に沿いながら路線バスによる輸送サービスの調達を行っていること、また、任務担当者による自律的な路線バスサービスの確保を支援するための仕組みが、連邦法によって構築されていることにこそ、ドイツの特長が見出されるのではないだろうか。とりわけ、後段については、地域が主体となって公共交通サービスの維持に努める上で、国が適切に関与することの意義を示唆しており、わが国においても議論されるべき論点を提供しているのではないかと解される。

なお、本研究を通じて、ドイツにおける路線バスによる輸送サービスの確保に向けた行政による取組の概要は明らかとなったが、他のEU加盟各国におけるそれとの比較を行うこと等によって、ドイツで実施されている政策の意義に関する検討をさらに深度化させるといった余地はあるものと考えられる。

注

注1)「公共近距離旅客輸送 (Öffentlicher Personennahverkehr: ÖPNV)」とは、いずれも連邦法である「公共近距離旅客輸送の地域化に関する法律 (Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs: RegG)」第2条、および「旅客輸送法 (Personenbeförderungsgesetz: PBefG)」第8条第1項において、「不特定多数の者の利用が可能な、定期路線輸送を行っている交通機関

による旅客輸送で、主に都市、郊外、あるいは地方の交通需要を満たすためのもの。区別が困難な場合は、1つの交通機関の1回あたりの乗車距離が50km、もしくは乗車時間が1時間を概ね超えないもの」と定義されている。具体的には、鉄道、地下鉄、路面電車・LRT、ならびにバス等による都市内・地域内における輸送が該当する。また、鉄道によるÖPNVは「鉄道近距離旅客輸送 (Schienenpersonennahverkehr: SPNV)」、地下鉄、路面電車・LRT、バス等によるÖPNVは「公共近距離道路輸送 (öffentlicher Straßenpersonennahverkehr: ÖSPV)」と呼称され、実務においては必要に応じて区別されている。なお、これらを代替、補完、もしくは補強するタクシーやハイヤーによる輸送も、ÖPNVに位置付けられる (PBefG第8条第2項)。参考までに、ここで言及した輸送や法律の関係は、以下のように整理することができる。

ÖPNV (RegG が行政主体による関与のあり方を規定)

うち、

- ・鉄道は SPNV (AEG が運営を規律)※
- ・地下鉄、路面電車・LRT、バス等は ÖSPV (PBefG が運営を規律)

※AEG : Allgemeines Eisenbahngesetz (一般鉄道法)

注2) 鉄道の運行委託は、1370/2007によって競争入札の実施義務付けの対象外とされてきた (第5条第6項) が、加盟各国内の鉄道旅客輸送市場の自由化を定めるEU規則2016/2338により、2023年12月以降においては、原則として競争入札の実施が義務付けられることとなった。

注3) ドイツの政府体系は、概ね以下の通りである。連邦 (Bund) は13の州 (Land) と3つの都市州 (Stadtstaat) によって構成されており、基礎自治体を兼ねる都市州を除く各州のものには郡、および郡と同格の郡独立市が存在する。また、郡のものには最小の行政区である市町村 (Gemeinde) が所属している。

注4) いずれの州も、ÖSPVの任務担当者を郡や郡独立市から、市町村やその連合へと必要に応じて変更することを認めている。

注5) 例えば、ノルトライン・ヴェストファーレン州に所在するパーダーボルン (Paderborn) とヘクスター (Höxter) の両郡 (合計の面積はおよそ2,450km²、同じく人口は約30万人) は、独立採算的な運行を優先しながら、任務担当者として共同で路線バス (路線キロおよそ2,100km) を管轄してきた。ところが、独立採算的に運行されている路線の運賃について、バス事業者による設定が不適当であるにも関わらず、任務担当者はその改善に向けて介入することができない状況にあることを問題視して、2018年以降、運行委託によって輸送サービスを調達していく方向へと方針を切り替えた。その帰結として財政負担が発生することにはなるという認識を示しつつも、自らでコントロールできる度合いが高まることを重視したと説明している。

注6) 欧州司法裁判所によれば、「運営リスク」とは、市場関係のリスクのことをいう。具体的には、市場の計測不能さにさらされるリスク、他の経済主体と競争するリスク、供給と需要が不均衡となるリスク、収入によって運営費用を完全にはカバーできないリスク、サービス提供における逸脱行為に関連した損害の補償義務を負うリスク等である。

注7) 1370/2007においては、「任務担当者」ではなく、「所轄官庁 (zuständige Behörde)」という用語が用いられているが、PBefGは両者が合致することを求めている (PBefG第8a条第1項)。以下では、単純化のため、同法による要請が充足されているものとして、一貫して「任務担当者」と言う。なお、「公的発注主体 (öffentlicher Auftraggeber)」という用語を用いているGWBに関しては、同様とする。

注8) 2014/24第4条 (c) により、中央政府以外の当局が付与する公共調達・サービス契約についての閾値が定められている。2022年現在における閾値は、欧州委員会規則 (EU) 2021/1952に拠っており、世界貿易機関 (World Trade Organization: WTO) の「政府調達に関する協定 (Agreement on Government Procurement: GPA)」に規定された基準額をユーロに換算したものである。この閾値は、為替相場の変動を織り込む形で2年ごとに見直される (2014/24第6条)。なお、契約金額が閾値未満の案件は、EU加盟各国の国内法の定めにもとづく。ただし、2014/24は、金額を閾値未満に留めることを目的として契約を分割することを禁じている (同第5条第3項)。

注9) 都市・自治体類型に関しては、連邦建設・都市・空間研究所 (Bundesamt für Bau-, Stadt- und Raumforschung) による定義を用いることとし、アンケート調査票にもこれを付記した。具体的には、「村落 (Landgemeinde) : 人口が5,000人未満の自治体」、「小都市 (Kleinstadt) : 人口が5,000人以上、20,000人未満、もしくは少なくとも下位中心地機能を備えている自治体」、「中都市 (Mittelstadt) : 人口が20,000人以上、100,000人未満の自治体、その多くが中

位中心地機能を備える)、「大都市 (Großstadt) : 人口が100,000人以上の自治体、そのほとんどが上位中心地機能、あるいは少なくとも中位中心地機能を備える」となる。なお、上記の定義に含まれている「中心地 (Zentrale Orte) 」とは、居住者の需要を上回る財やサービスの供給を行っているエリアであり、開発されるべき地域と言い換えることができる。供給規模に応じて上位・中位・下位に階層分けされており、公共投資等に関する意思決定の基礎となっている。

注10) 具体的には、「大都市」のみを管轄している任務担当者 (23箇所) で、競争入札を「実施している」のは6箇所、「実施していない」のは17箇所となった。かつ、競争入札を「実施していない」任務担当者のすべてが、その理由として「内部の運行事業者 (任務担当者、もしくは自治体自身の事業者) に委託しているため」と回答した。一方、「村落」、「小都市」、「中都市」のいずれか、もしくはその複数を管轄している任務担当者 (48箇所) で、競争入札を「実施している」のは32箇所、「実施していない」のは16箇所となった。また、競争入札を「実施している」任務担当者のおよそ8割 (23箇所) が、その理由を「内部の運行事業者 (任務担当者、もしくは自治体自身の事業者) がいないため」とした。

注11) 任務担当者により、路線バスの運行を委託された交通事業者も、その運行の開始に先立ち、各州が指定した官庁が付与する許可を取得する必要がある。

注12) 図-6中の「インセンティブ付き総費用契約」では、より多くの旅客を獲得するほど、交通事業者に追加的なインセンティブが付与される。また、「保証付き純費用契約」においては、交通事業者が経済的リスクに対処できるように、部分的に保証条項が締結される。いずれも、通常の総費用契約と純費用契約の欠点を補うという意図が込められている。

参考文献

- 1) 運輸政策審議会自動車交通部会 [1999], “乗合バスの活性化と発展を目指して～乗合バスの需給調整規制廃止に向けて”, https://www.mlit.go.jp/kisha/oldmot/kisha99/koho99/noribus_htm, 2022/05/24.
- 2) 国土交通省国土交通政策研究所 [2017], “地域公共交通の民間委託に係る地方自治体の入札制度に関する調査結果”, <https://www.mlit.go.jp/pri/shiryu/sonota/pdf/koukyoukoutsuuhoukoku.pdf>, 2022/05/24.
- 3) European Union [2019], “Internal market and State aid — public passenger transport services by rail and road”, <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/internal-market-and-state-aid-public-passenger-transport-services-by-rail-and-road.html>, 2022/09/11.
- 4) Hartwig, K. H. [2018], “Zwischen Inhouse-Vergabe und Ausschreibungswettbewerb: Leistungserbringung im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr”, *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, Heft 2018/2, pp. 119-139.
- 5) 寺田一薫 [2002], “第2部 英国とフィンランドの域内バス規制緩和”, 『バス産業の規制緩和』, 日本評論社.
- 6) 田邊勝巳 [2001], “英国バス市場における入札制度と契約”, 『交通学研究』, 第44号, pp. 155-164.
- 7) 国土交通省国土交通政策研究所 [2015], “地域公共交通における競争入札制度に関する調査研究 中間報告書～ヨーロッパの事例研究”, <https://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/pdf/kkk2015local.pdf>, 2022/05/24.
- 8) European Union [2007], “Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R1370&from=EN>, 2022/05/24.
- 9) van de Velde, D. [2008], “A new regulation for the European public transport”, *Research in Transportation Economics*, 22, pp.78-84.
- 10) Berschin, F. [2013], “Der europäische Gemeinsame Markt im gewerblichen Personenverkehr”, *Recht des ÖPNV Band 2 Kommentar*, pp.21-229.
- 11) Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart [2013], “Der neue Rechtsrahmen für den Busverkehr - Chancen für den Mittelstand”, https://www.ihk-arnsberg.de/upload/IHK_Leitfaden__Der_neue_Rechtsrahmen_fuer_den_Busverkehr_13521.pdf, 2022/05/24.
- 12) European Commission [2016], “Study on economic and financial effects of the implementation of Regulation 1370/2007 on public passenger transport services”, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/2016-02-effects-implementation-regulation-1370-2007-public-pax-transport-services.pdf>, 2022/11/30.
- 13) Freitag, A., Mayer C., Metzner D. & Schenck, M. [2017], “20 Jahre Liberalisierung im straÙengebundenen ÖPNV – Erfolgreiche Umsetzung am Beispiel des MVV-Regionalbusverkehrs”, *DER NAHVERKEHR*, 5/2017, pp.44-49.

- 14) Astrid Karl [2013] “Legal and Organisational Developments in the German Land Passenger Transport”, <https://www.kcw-online.de/media/pages/veroeffentlichungen/legal-and-organisational-developments-in-the-german-land-passenger-transport/853737fe663-1637144977/legal-and-organisational-developments-in-the-german-land-passenger-transport.pdf>, 2022/09/10.
- 15) European Communities [1969], “Regulation (EEC) No 1191/69 of the Council of 26 June 1969 on action by Member States concerning the obligations inherent in the concept of a public service in transport by rail, road and inland waterway”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31969R1191&from=EN>, 2022/05/24.
- 16) European Union [2014], “Communication from the Commission on interpretative guidelines concerning Regulation (EC) No 1370/2007 on public passenger transport services by rail and by road”, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014XC0329\(01\)&from=DE](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014XC0329(01)&from=DE), 2022/05/24.
- 17) Bundesrepublik Deutschland [1993], “Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 geändert worden ist)”, <http://www.gesetze-im-internet.de/regg/RegG.pdf>, 2022/05/24.
- 18) 土方まりこ [2018], “ドイツの地域鉄道政策における「生存配慮」概念の意義”, 『交通学研究』, 第61巻, pp. 37-44.
- 19) Bundesrepublik Deutschland [1961], “Personenbeförderungsgesetz (Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 geändert worden ist)”, <https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/PBefG.pdf>, 2022/05/24.
- 20) 土方まりこ [2020], “第2章 持続可能なモビリティを実現する交通計画と都市計画との連携 第1節 ドイツにおける都市交通をめぐる計画の意義”, 日本都市センター編, 『次世代モビリティ社会を見据えた都市・交通政策 - 欧州の統合的公共交通システムと都市デザイン -』, 日本都市センター.
- 21) 土方まりこ [2005], “ドイツにおける地域交通助成制度とその変容”, 『運輸と経済』, 第65巻, 第11号, pp. 82-91.
- 22) Schaffkamp, C. and Karl, A. [2018], “Vom öffentlichen Interesse zur Konzeption und Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags”, Knauff, M. (eds.), *Bestellung von Verkehrsleistungen im ÖPNV*, Nomos Verlagsgesellschaft.
- 23) Conradi, U. [2020], “Wie organisieren wir den ÖPNV im Hchstift Paderborn?”, https://www.kreis-paderborn.de/kreis_paderborn-wAssets/docs/01-referenten-servicestelle-wirtschaft/dorfentwicklungskonferenz/2020/Dr-Conradi-DEK2020.pdf, 2022/05/24.
- 24) Mantler, M. [2012], “EuGH zur Abgrenzung von Dienstleistungsaufträgen zu -konzessionen im Verkehrsbereich (ÖPNV) - Urteil v. 10. 11. 2011, Rs. C-348/10”, <https://www.vergabeblog.de/2012-03-05/eugh-zur-abgrenzung-von-dienstleistungsauftraegen-zu-konzessionen-im-verkehrsbereich-opnv-urteil-v-10-11-2011-rs-c-34810/#more-12242>, 2022/05/24.
- 25) Hübner, A. [2018], “Bestellung nach GWB-Vergaberecht”, Knauff, M. (eds.), *Bestellung von Verkehrsleistungen im ÖPNV*, Nomos Verlagsgesellschaft.
- 26) Bundesrepublik Deutschland [1998], “Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1750, 3245), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 20. Mai 2022 (BGBl. I S. 730) geändert worden ist)”, <https://www.gesetze-im-internet.de/gwb/GWB.pdf>, 2022/05/24.
- 27) European Union [2014], “Directive 2014/24/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on public procurement and repealing Directive 2004/18/EC”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0024&from=DE>, 2022/05/24.
- 28) European Union [2021], “Commission Delegated Regulation (EU) 2021/1952 of 10 November 2021 amending Directive 2014/24/EU of the European Parliament and of the Council in respect of the thresholds for public supply, service and works contracts, and design contests”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R1952&from=EN>, 2022/05/24.
- 29) Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen [2016],

“Kommunalisierungs-Tendenzen im ÖPNV stoppen”, <https://www.busnetz.de/bdo-kommunalisierungs-tendenzen-im-oepnv-stoppen/>, 2022/05/24.

30) mobil.nrw [2021], “Linienbündelung im ÖSPV”, <https://infoportal.mobil.nrw/organisation-finanzierung/linienbuendelung.html>, 2022/05/24.

31) Verband Deutscher Verkehrsunternehmen [2020], “Öffentlicher Dienstleistungsauftrag”, <https://www.mobi-wissen.de/Verkehr/%C3%96ffentlicher-Dienstleistungsauftrag>, 2022/05/24.

(原稿受2022年5月31日, 受理2023年1月5日)

The Actual State of Securing Route Bus Services by Public Administration in Germany

By Mariko HIJIKATA

This study examined efforts by local administrative bodies (Aufgabenträger) to secure short-distance bus services in Germany. It outlined the regulations based on various laws that differ according to the type of operation. With a questionnaire survey conducted on local administrative bodies, it has clarified that there are discrepancies between the European Union and local administrative bodies in terms of the approach to procurement of local bus services. It also pointed out that they have been established support systems by the federal law to ensure that local administrative bodies are autonomous in their approach to securing local bus services.

Key Words : **European Union, local administrative bodies, entrustment of operations, competitive tendering, local transport plan**
