

鉄道の利便性を向上させる公有民営策への官民分担導入に伴う既存事業者の運行継続性と経営健全性の確保等に関する研究

金山洋一¹, 中川大², 本田豊³, 猪井博登⁴, 高柳百合子⁵

¹フェロー会員 富山大学教授 都市デザイン学部都市・交通デザイン学科 (〒930-8555 富山市五福3190番地)

E-mail:kanayama@sus.u-toyama.ac.jp

²正会員 富山大学教授 都市デザイン学部都市・交通デザイン学科 (〒930-8555 富山市五福 3190 番地)

E-mail:nakagawa@sus.u-toyama.ac.jp

³正会員 富山大学教授 都市デザイン学部都市・交通デザイン学科 (〒930-8555 富山市五福 3190 番地)

E-mail:honda@sus.u-toyama.ac.jp

⁴正会員 富山大学准教授 都市デザイン学部都市・交通デザイン学科 (〒930-8555 富山市五福 3190 番地)

E-mail:inoi@sus.u-toyama.ac.jp

⁵正会員 富山大学准教授 都市デザイン学部都市・交通デザイン学科 (〒930-8555 富山市五福 3190 番地)

E-mail:yurikot@sus.u-toyama.ac.jp

我が国の地方の鉄道は、総じて経営が厳しく、運行頻度等のネットワーク・サービスの課題が存在し、これまで幾つもの路線が廃止されてきたが、公有民営策による存続が行われるようにもなった。しかし、こうした路線であっても、運行頻度等の利便性には引き続き課題が見られるため、都市の持続可能化を図る観点からは、利便性を向上させる持続可能な方策が重要となる。それには、官の役割を導入する官民分担方式が有効となるが、そのためには必要となる公的資金の額の妥当性の確保、公有化に伴う運行参入の公平性の確保、現在運行している既存事業者の継続的な参画可能性の確保等を両立させる必要がある。本稿では、これまで行われてきている公平性、地域要件、地域貢献度等に係る公共調達等の知見から、一定の競争環境を有しつつ既存運行事業者の継続的参入を一定程度確保し、かつ、運行事業者の経営健全性と持続性を確保する運行参入手続きについて考察する。

Key Words : *public-private role sharing, public procurement, Existing railway operator, regional requirements, regional contribution*

1. はじめに

我が国の地方都市は、人口減少にあつて都市を持続可能にするコンパクトシティ政策が大きな課題となっている。また、地方の鉄道は、大都市圏と市場規模が大きく異なるため総じて経営が厳しく、経費削減策として運行頻度を少なくする等、サービスレベルの課題が存在し、また、これまで少なからぬ路線が廃止されてきた。

そうしたなか、OECDによって持続可能な都市づくり世界先進五都市のひとつに選ばれた富山市は、都市側の施策により鉄軌道（以下、鉄道）の運行頻度を高める等の利便性向上を行い利用者を2, 3倍に大きく増やし、居住推進地区等の人口が減少から増加に転ずる等、コンパクトシティ政策の成果が現れてきている。

また、他の地方都市でも、公有民営策等による路線の存続が行われるようになってきたが、文字通り廃線を避けるための取り組みであり、運行頻度等の利便性は概して低い。そのため都市への貢献の観点では不十分なままと言え、富山市のような成果も今のところ見られない。

また、これまでの公有民営及びみなし的公有民営、3セクによる手法は、いずれも補助金の拡大策と位置付けられるが、今後は、人口減少の進行、コロナを契機とするweb打合せやeコマースの普及等による利用者減少要素の存在から、制度的な工夫を伴いながら補助金が益々増加していくことが見込まれる。そして、やがては民間等事業者に対してこれまで以上のまとまった公的資金を継続的に給付する形になるため、所謂「補助」の域を超え、公共調達のように公的資金を用いる事業に求められるコ

ンプライアンスの問題に繋がることとなる。

こうした負のスパイラルへの対応策として、鉄道の利便性向上によって利用者を増やし、都市を活性化し、沿線への居住立地を促し、コンパクトシティ化に導く正のスパイラル施策が求められる。そのためには、筆者が博士論文¹⁾にて提案し、都市鉄道等利便増進法²⁾の考え方骨格にもなった官民分担型上下分離方式が有効³⁾であるが、公的事業に共通する企業の参加機会の公平性確保が、公物に準ずる公的線路施設への参入において求められるため、これまで運行を担ってきた既存事業者による継続的な運行が確保できるものにしておく必要がある。

そこで、本稿では、筆者の鉄道と公共調達に関する実務経験に、公共調達に係る知見を加え、この課題への対応策について考察する。

2. 官民分担型上下分離

ここでは、官民分担型上下分離方式（以下、官民上下）について概説する。同方式は、図-1に示す構造となっており、公有民営型に、公的資金充当だけではない役割、例えば、運賃・運行のパフォーマンス（サービスレベル）に関する役割を官（自治体）に持たせた発展型と言える。自治体等公的主体の保有対象は、施設、そして選択肢として車両であり、保有物は納税者の財産として、例えば利便性向上や早期災害復旧など、都市政策の観点で活用することが求められる一方、当該財産の運行事業者による使用にあたっては、公的資金を用いた事業に共通する公平性、額の妥当性、コンプライアンス等が求められる。

なお、例えば運行頻度の増といった利便性の向上には、経費増を伴い、投資も必要となることがあるため、所要の公的資金の充当が必要になるが、線路使用料が受益相当であることから、対象運行事業者が黒字でも赤字でも公的資金による対応は可能であり、また、公的保有施設

等の投資は保有主体が自ら行う。こうした施策は、額の大きさと得られる社会的効果、及び線路使用料の大きさをもって自治体において判断される⁴⁾。なお、線路使用料は、正であれば上（運行事業者）から下（公的インフラ主体）に、負であれば下から上に支払われる³⁾。

3. 地域鉄道の課題

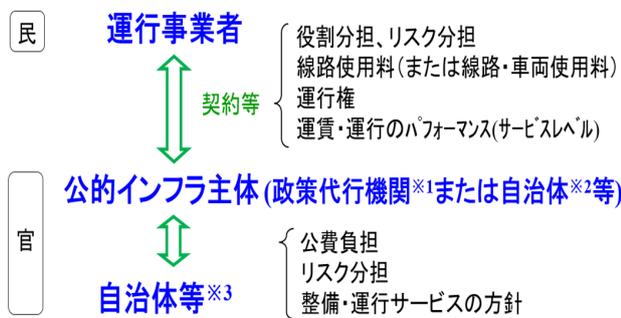
本章では、現在運行している既存の地域鉄道事業者が、官民上下においても継続的な運行を行えるようにした場合、当該地域鉄道事業者が抱える諸課題への対応も可能になることが考えられることから、その観点で、地域鉄道の課題を整理する。

地域鉄道の置かれた現状は、現下のコロナ禍前の時点において、総じて経営は厳しく、また、不十分な運行頻度等の利便性、必ずしも十分とは言えない施設等の維持管理状態や斜面等の防災対策、利用者実態やニーズの把握、改善等を検討する専属の企画要員を配置できない、軌道技術者が1名ないし数名しかいないといったスリム化された要員体制、十分とは言えない待遇、新規採用者の確保の困難性と技術承継の不安、安全確保や乗り心地、快適性に関わる線路構造物・車両・信号保安システム・駅等の施設・設備・機材の老朽化、利用者実態の調査・運行・施設の検査や修繕のIT化・DX化・機械化といった新技術の導入体力の不足といった状況が見られる。

また、自然災害による被災によって、長期間運休したり、そのまま廃線になった路線も見られる。なお、自然災害と同様に外生的なインパクトである新型コロナウイルス感染症による急激な経営悪化も、自治体等による緊急的な支援措置が見られるものの、事業者における負債が増加し、また、廃線も視野に入るなど、総じて十分なものとはなっていない⁵⁾。

官民上下は、社会的に求められる運賃・運行のパフォーマンス（サービスレベル）を、基本構造において上（民）下（官）間の契約等によるものと規定しており、運行頻度増等の利便性向上が図れるものとなっている（図-1）。ここでは、利便性を除き、課題を下記の通り整理する。

- ①経営状態の改善・運行事業者の魅力向上
- ②施設等の維持管理状態の向上と防災対策・強靱化
- ③要員体制の適正化と社員待遇の向上
- ④施設・車両等の更新・リニューアルの可能・適正化
- ⑤新技術導入の可能化



都市経営、社会的要請等

※1 専門技術力を有する自治体や国の政策代行機関

※2 欧州では、パフォーマンスは自治体(地方政府)と事業者との契約で規定。

※3 「等」は、複数自治体を経由する路線の場合の自治体連携組織、国など

図-1 官民分担型上下分離の基本的構造

4. 公共調達の基本的考え方～公共工事を例に

(1) 公共調達の基本事項

本章では、官民上下による課題の解決策の検討に資する観点で、公共調達の基本事項を示す。

公共調達は、政府が物やサービスを民間から購入することであり、行政サービスが直営で提供しない場合に実施するものである。公共工事の場合は、国土交通省が所管する入札契約制度に基づいて行われており、歴史的に進化が図られてきたものとなっている。最初は1889年の会計法にて一般競争方式が導入され、不良不適格事業者の参入が見られたため1900年に指名競争方式に転換し、1994年に、現在の基盤的な形態である透明性・客観性・競争性等の確保を図った一般競争方式が導入された。その後、1998～2000年に総合評価落札方式が導入され、2000年に透明性、公正な競争、不正行為の排除、適正施工の確保を図る公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律（以下、入契法）が制定された。しかし、低価格入札が急増し、公共工事の質の低下が懸念されたことから2005年に公共工事の品質確保の促進に関する法律（以下、品確法）を制定するとともに現在の基本的な手法と言える総合評価方式が本格導入された。以降も、一般競争方式の拡大、施工体制確認型総合評価方式によるダンピング対策、品質確保や優良建設企業の選抜といった総合評価の改善などの進化が行われている。

このように、公共工事は、工事の適正な施工の確保と、建設業の健全な発達を図る観点から、これまで発生してきた諸課題に対応し、構築されてきたものとなっている。なお、筆者は総合評価方式の本格導入時から10年間以上、実務者として同方式をはじめとする発注業務等に関わった。

(2) 工事発注の流れ

工事発注の流れを、国土交通省直轄工事を例に示す。流れは、大きく、資格登録、入札・契約、施工にわかれる。資格登録は、建設業許可取得、経営事項審査、そして競争参加資格者の登録である。ここで、経営事項審査は、企業の経営規模や経営状況、技術力等の評価である。そして、競争参加資格は、経営事項審査点に、工事受注や総合評価の参加実績による技術評価点を加算した総合点数に応じて、企業の格付けを行うもので、各等級別に発注の標準とする工事金額（発注標準）が定められている。登録は22の工種について行われ、そのうち一般土木

	採用している	採用していない	採用している割合
国	10	9	52.6%
都道府県	46	1	97.9%
指定都市	20	0	100.0%
市区町村	1106	181	85.9%

表-1 一般競争入札における地域要件の設定状況

出典：国土交通省「入札契約適正化法に基づく実施状況調査」（平成27年度）

や建築等6工種については等級区分A～Dランクに分類される。入札・契約とは、公告、競争参加資格確認、入札、契約を指し、施工とは、監督、検査、そして工事成績評定を指す。

(3) 価格だけによらない方式～総合評価落札方式の例

工事について、価格競争だけではない代表的な手法として総合評価落札方式が挙げられる。同方式は、工期、機能、安定性などの価格以外の要素と価格とを総合的に評価し、予定価格の範囲内で、下記評価値が最も高い者を落札者とするものである。

$$\text{評価値} = \text{技術評価点} / \text{入札価格}$$

(4) 地域の業者の活用

公共調達では一般競争入札が基本となっているが、地域の建設業者の活用により円滑・効率的な施工が期待できる工事を対象に、地域の中小・中堅建設企業の育成や経営の安定化等を図る観点での制度が導入されている。

同制度は、地域要件、総合評価落札方式、地域における社会資本の維持管理に資する方式（地域維持型契約方式）が柱となっている。地域要件は、近隣地域での工事実績や事務所の所在等を競争参加資格等とする方法であり、総合評価落札方式は、品質向上といった「技術提案」に関する項目、企業や技術者の過去の同種工事の実績、工事成績などの「施工能力等に関する項目」、災害協定の締結、その活動実績などの「地域精通度・地域貢献度等に関する項目」を評価する。地域における社会資本の維持管理に資する方式（地域維持型契約方式）は、道路等の地域の社会資本の修繕、除雪、災害応急対策について、包括的な事業契約単位や地域企業における包括的な体制で実施する方式である⁶⁾。

ここで、地域要件と、地域精通度・地域貢献度の設定状況を表-1、表-2に示す。前者については、地方自治体においては85～100%が活用しており、また、後者については、各項目が十分に活用されていることがわかる。

(5) 新・担い手3法の理念

建設業者は、災害時には最前線で地域社会の安全・安心の確保を支える「地域の守り手」とされる。一般土木

	地域精通度・地域貢献度						建設機械の保有状況	手持ち工事量
	本店・支店・営業所等の所在地	近隣地域内での施工実績	地域内の下請業者の活用	災害協定の締結	災害活動（除雪含む）実績	ボランティア活動実績		
都道府県 (全47団体)	43 (91.5%)	16 (34.0%)	21 (44.7%)	37 (78.7%)	36 (76.6%)	28 (59.6%)	16 (34.0%)	12 (25.5%)
指定都市 (全20団体)	13 (65.0%)	0 (0.0%)	14 (70.0%)	18 (90.0%)	9 (45.0%)	10 (50.0%)	5 (25.0%)	2 (10.0%)
市区町村 (全1087団体)	624 (57.4%)	93 (8.6%)	193 (17.8%)	582 (53.5%)	472 (43.4%)	500 (46.0%)	77 (7.1%)	113 (10.4%)
国 (参考) (全17団体)	11 (64.7%)	8 (47.1%)	4 (23.5%)	6 (35.3%)	6 (35.3%)	6 (35.3%)	1 (5.9%)	5 (29.4%)

※ 総合評価落札方式を採用している団体に限る
 ※ 全工事数に占める総合評価落札方式が採用されている工事数割合は、都道府県では19%、指定都市では9%、市区町村では2%
 出所：国土交通省「入札契約適正化法に基づく実施状況調査の結果について（平成27年度）」

表-2 地域の建設企業の安定的な受注に関する評価項目

の建設会社の構成は、99%が、地域（都道府県）を地盤とする中堅ゼネコン（C等級）及び地域（複数の市町村）を地盤とする中小ゼネコン（D等級）となっている。

担い手3法とは、品確法、入契法、建設業法であり、適正な利潤確保など建設業の担い手の中長期的な育成・確保が基本理念となっている。そして、令和元年に、ダンプ受注、担い手不足、若年入職者の減少、地域の維持管理体制への懸念等を背景に、新たに、将来にわたる公共工事の品質確保とその中長期的な担い手の確保等を基本理念に追加したものとされている。

5. 官民上下における既存事業者の活用

(1) 既存事業者の継続的な運行の確保

地域における鉄道運営の担い手として、その地域に根ざして運行サービスを提供してきた既存事業者の存在がある。既存事業者は、これまでの長年の担い手としての貢献、地域からの信頼性に加え、鉄道システム特有の上（列車運行）下（施設の維持管理）間の技術的整合性に関する各種実態や、軌道変位の発生特性、豪雨時の周辺からの雨水の流入状況といった実態を熟知していることから、当該事業者が引き続き運行を行うことに合理性がある。

地域鉄道の継続的運行参入を図る手法としては、先ず、4.(2)で示した経営事項による対応が考えられる。地域鉄道の事業者は、資本金も経営規模も、大手事業者とは異なる。そこで、事業規模に即した資本金の上限を設けることで、規模の大きな事業者、または当該路線の運行事業者よりも規模が大きい事業者の参加が抑制されることになる。

次に、4.(4)で示した地域の建設業者の活用手法が参考になる。地域要件の観点としては、当該地域における本社や営業所の所在、運行サービスの提供実績を競争参加資格とすることが考えられる。また、4.(3)で示した総合評価落札方式の観点としては、技術提案については地域に即した運行サービスの向上、施工能力等については企業・技術者の過去の同種運行事業の実績や運行品質成績、地域精通度・貢献度については、悪天候時における運行の適切な判断と運行の継続といった項目が考えられる。なお、地域における社会資本の維持管理に資する方式（地域維持型契約方式）の観点については、道路と異なり、運行と施設・設備のシステムとしての一体性にあつて、当該鉄道施設等の維持管理が当該運行事業者に限定されることから包括的なものにはならず、随意契約の類となるため、当該路線の適切な維持管理に関する事項を「仕様」に盛り込むこと等による対応が考えられる。

なお、入札にはコストの大きさも重要となるが、そも

そも既存事業者は、既に現地に事業所を構え、運行・維持管理を行っていることから、一定の価格競争力が期待できる状況にある。

(2) 一定の競争環境の提供

前節で示した手法により、当該路線の運行事業者に事実上限定することが可能となる。当分の間は、これまで運行し施設等を維持管理してきた実績と経験等から、こうした実質的な随意契約に近い形態とすることが許容されるものと考えられる。

次に、一定の競争環境の提供について考察する。前節で述べた資本金等の経営事項については、規模を変えることが考えられる。また、地域要件における競争参加資格については、本社の所在地や営業所の所在地の要件を、先ず、本社だけにすることが考えられる。または、所在地について、路線が立地する当該エリアから近隣エリア、都道府県エリア等への拡大が考えられる。運行サービスの提供実績については、近隣に位置する又は実態的に当該路線に類似する線区までの拡大、県単位、地域条件が類似する八地方区分に立地する路線、地域鉄道までの拡大などが考えられる。

技術提案については、施工能力における企業・技術者の過去の実績や運行品質成績を求める同種運行事業を、当該路線、当該路線と類似する路線、地域鉄道に拡大することが考えられる。

上記により、将来においても、既存運行事業者の経営体力や技術力の向上等を図っていく政策的観点を踏まえた一定の競争環境を提供していくことが可能である。

(3) 地域鉄道の課題に対する対応

本節では、3章で示した地域鉄道の課題に対し、4章で示した公共調達の知見による対応について論ずる。

① 経営状態の改善・運行事業者の魅力向上

公共調達では、自治体等発注機関が仕様を定め、設計に基づき建設に必要な機材や方法を考え、積算を行い、同時に、当該契約の内容に適合した履行がされないこととなるおそれがあると認められる場合の基準⁷⁾として、それ以下の価格の入札者を落札しにくくする調査基準価格を設定している。また、技術提案を求め、落札者の決定に際し評価することで、価格だけではない競争を可能としている。なお、建設に伴う作業人工（にんく）等は、第三者機関に調査を行わせて積算に反映され、企業の経営健全性を確保できる実態に即した価格が算定される。従って、地域鉄道においては、自治体等公的主体がサービスレベル等に関する仕様を定め、その履行を可能とする適切な価格を設定することにより、鉄道事業者の経営状態は改善されることとなる。さらに、運行サービス向上や維持管理手法等に係る技術提案を求めることで、民

間活力の発揮、事業者の魅力向上等へのインセンティブを付与することが期待できる。

②施設等の維持管理状態の向上と防災対策・強靱化

公共調達では、自治体等発注機関が仕様を定め、適正な積算を行い、調査基準価格を設定している。このことから、地域鉄道においては、自治体等公的主体が定める仕様に、施設・設備・車両・駅等の維持管理状態、自然災害等緊急時における乗客避難に関する事項等を盛り込むことで、鉄道事業者によるこれら対応が可能となる。また、切り取り部やのり面の斜面防災、近接する倒木対策と言った防災対応については、施設を保有する自治体等公的主体が、自ら政策的に取り組むことが可能である。

なお、被災した場合の早期復旧についても、同様に対応が可能である。また、自然災害と同様に、鉄道事業者の責によらない大きな外生的インパクトとして共通する新型コロナウイルス感染症についても対応可能である。官民上下は、官民の役割分担だけではなく、社会経済リスクを下（官）が、市場経済リスクを上（民）が負うリスク分担も基本的な制度要素となっている。外生的な大きなインパクトにより利用者が減少し、民間等事業者による対応を超える収益悪化となった場合は、上下間の協議により、影響を受けた結果としての受益相当額を線路使用料とすることが可能である。

なお、日本ではコロナによる経営悪化により運行本数の減少がみられるが、むしろ、移動の抑制による経済への影響を緩和するため、密になりにくくすることで利用者が移動しやすくする運行頻度の増も考えられる。こうした政策的対応も、上下間の契約等により可能であり、言うまでもなくその場合の経費増は線路使用料の算定における経費に算入されるため、運行事業者の経営に悪影響を与えない。

③要員体制の適正化と社員待遇の向上

公共調達では、体制に関する確認項目を求める手法として施工体制確認型が用意され、また、待遇面を踏まえた適正な積算が行われている。このことから、地域鉄道においては、運行サービスを適切に提供する観点等から適正な要員体制に係る確認とそれを踏まえた積算、及び積算において待遇を考慮した人件費単価の設定により、要員体制の適正化、及び社員待遇の向上が可能となる。また、要員体制についてはスリム化した厳しい状況を踏まえ、適正な要員体制の構築に関する提案型等も考えられる。

④施設・車両等の適正な更新・リニューアルの可能化

官民上下では、線路、駅、信号保安設備、電力設備、通信設備といった鉄道施設は自治体等公的主体が保有すし、また、車両についても保有することができるため、保有機材としてそれらの適正な更新が可能なものとなっている。また、事業者が保有する車両の更新については、

運行を継続するために必要な経費であるため、受益相当の使用料における経費に算入できることから、実質的に事業者の経営資源からの負担はない。

また、機能を向上させるリニューアルについても、社会的必要性があるものであれば、換言すると、納税者の理解が得られるものであれば、公的主体が保有する施設・車両等について、公的主体による対応が可能であり、上（民）下（官）間の協議を通じて民の発想を取り入れることも可能である。また、鉄道事業者が保有する車両についても、同様に社会的必要性があるものであれば、受益相当の使用料の経費に算入できる。なお、運行事業者による機能向上を図るリニューアルも可能である。自社投資による利用者増、収益増は自社に帰着することとなるため、一定のインセンティブが存在し、民間活力の発揮が期待できる。

⑤新技術導入の可能化

国土交通省は、社会資本や公共サービスの変革、業務そのものや、組織、プロセス等を変化させ、安全・安心で豊かな生活を実現するインフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション（DX）に取り組んでいる。地域鉄道において、デジタル化、IT化等は、経営戦略に資する旅客の利用状況・需要の把握、列車運転の自動化、施設や設備の健全性確認・異常検知や故障診断、維持管理の機械化などに期待できるものの、総じて、要員体制や経営体力の厳しさから導入は困難と言える。

地域鉄道は、当該地域にとって重要な社会資本であり、都市の持続可能化等の施策を有効なものにしうるポテンシャルを有する。官民上下では、こうした新技術の多くが、公有施設である駅施設、線路施設、設備、または車両に関係するものであることから、公的保有主体による政策的対応が可能である。また、運行事業者が保有する車両であっても、前節と同様に、社会的必要性があるものについては、受益相当の使用料算定の経費とすることが可能となる。

なお、運行事業者が自ら新技術を導入することもできる。この場合、導入に伴う果実は事業者に帰着するため、一定の導入のインセンティブが存在し、民間活力の発揮が期待できる。例えば、線路の維持管理を高度に自動化することによる経費削減の果実は、事業者に帰着する。公共調達においてはDX等に関する技術提案を建設会社から受けることでその推進が図られており、同様の対応も可能である。

6. 官民上下による既存事業者の運行継続性と経営健全性の確保等に関する評価と今後の課題

官民上下は、鉄道インフラ、及び車両の保有を、企業

から自治体等公的主体とするものであり、利便性向上のほか、地域鉄道事業者の経営状況、維持管理状態・防災対策、要員体制・社員待遇・施設や車両等の更新、新技術導入面の課題への対応も可能であることを示した。すなわち、官民上下は、地域鉄道が、良質な運行サービスも含めた重要な社会インフラとして、将来に向けた持続可能性を獲得し、事業者としても魅力向上による担い手の確保、技術承継、活力ある企業活動の展開が期待できる有効な手法であることを確認したこととなる。

なお、地域要件等の設定による施策は、民間活力発揮等を促す競争政策とは一見反対のベクトル上にある。しかし、疲弊した地域鉄道事業者の経営の健全化、経営体力、技術力の向上、そして魅力ある企業とすることは、地域を熟知した担い手の確保、発展につながるものであり、時間軸で見ると、将来的かつ長期的には、活力ある地域鉄道分野の実現を図る公益性の高い施策と言える。

今後の課題としては、社会実装レベルへの具体的な確認と、それを踏まえた有効な制度検討が必要と考える。また、上記可能性の確認を通じて、官が役割を持つ制度には、鉄道のノウハウだけでなく、公共調達に関するノウハウも必要であることも明らかとなった。官が役割を持つ制度が実際に機能するためには、体制に関する検討も必要と考える。

7. おわりに

本稿では、官民上下における既存の地域鉄道事業者の継続的な運行の確保と、地域鉄道が抱える課題への対応可能性を明らかにした。

人口減少社会にあつて、各地方都市では、自都市を持続可能とするため、鉄道等公共交通を軸とするコンパクトシティ政策が重要なミッションとなっているが、その成否には、都市基盤としての鉄道インフラにおける運行頻度等の利便性が大きく影響する。そして、モビリティ向上に結び付く使いやすい利便性にすることが民間等事業者では困難な場合、官の役割を持たせることで都市政

策、都市経営の観点での対応を可能とする制度の導入が必要となる。

官民上下は、類似事例として都市鉄道等利便増進法が存在する有効な解（のひとつ）であり、今後とも、社会実装レベルでの研究を進めていくこととしている。

参考文献

- 1) 鉄道の整備・運営制度における公益性と効率性を両立させる公民分担方式の研究, 東京大学社会基盤学専攻, 博士論文 16260号 (主査: 家田仁東京大学教授), 金山洋一, 2005
- 2) 国土交通省: 都市鉄道等利便増進法, (平成十七年法律第四十一号)
- 3) 都市政策に寄与し自然災害・新型ウイルス等に対する強靱性を有する持続可能な地域鉄道の整備・運営制度のあり方の研究～地域鉄道における既往の上下分離の評価と官民分担型上下分離の可能性～, 土木学会土木計画学研究・講演集, vol. 62, 金山洋一, 中川大, 本田豊, 猪井博登, 高柳百合子, 2020. 11
- 4) 都市政策に適合する鉄道の整備・運営サービスを可能とする官民分担型上下分離の考え方と可能性, 金山洋一, 土木学会論文集D3・特集号Vol. 76 No. 5, 2021. 4
- 5) 富山大学都市政策支援ユニット鉄軌道等再生支援センターによる鉄軌道事業者アンケート調査 (2011. 8～), ヒアリングによる。
- 6) 国土交通省HP: 地域の入札契約の現状と課題, <https://www.mlit.go.jp/common/001172542.pdf>, 参照日 2021. 9. 30
- 7) 予算決算及び会計令 (昭和二十二年勅令第百六十五号) 第八十五条

(受付 年 月 日)

Research on continuous entry of existing operators and ensuring management soundness by evolving from public facility and private operation system to public-private role sharing system in order to improve railway convenience that contributes to urban policy

Yoichi KANAYAMA, Dai NAKAGAWA, Yutaka HONDA,
Hiroto INOI and Yuriko TAKAYANAGI