海外交通事情

フランスの都市交通運営組織の特徴と近年の動向

板谷和也*

フランスにおいて都市交通を運営する主体はAOTU（都市圏交通局）である。このAOTUは，複数の自治体が協力するEPCI（コミューン間協力機関）の形態を採ることが多く，また実際の運行を担当する事業者との間では，上下分離のもと運営効率化とサービス向上に関してインセンティブを与えるような契約形態を結ぶ場合が多い。AOTUはそれぞれにEPCIの活用や契約形態の選定について，検討のうえ自ら選定しており，つまり与えられた枠組みの中で自らの地域の特徴に相応しい方法を選択しているといえる。

赤字の公共交通について，サービスの魅力を高めしかも持続的な運営を可能にする手法として，こうしたフランスの方法はわが国でも注目に値する。

はじめに

2012年10月12日，岡山県と広島県にまたがって路線バス・貸切バス事業を展開している井笠鉄道が，10月いっぱいで事業を廃止する旨を発表した[1]。わが国ではバス路線の廃止にあたっては道路運送法の定めにより半年前に届け出ることとなっているが，今回は会社を清算する方針のため異例の措置となった。

今回のケースでは定期券，回数券，バスカードについて，事業廃止以降は効力がなくなってしまう[2]ため，通勤・通学で定期的に利用している住民には金銭面での影響も大きい。井原市によると，廃止後の11月以降に有効期間が残っている定期券を所有する住民は，井原市内居住者だけでも201人分，750万円相当に上るとのことである。

*㈶運輸調査局情報センター主任研究員

沿線の自治体はこの事態を重く見て「井笠鉄道バス路線廃止対策会議」を組織し[3]，11月以降のバス運行について協議を行った[4]。その中で，廃止されるバス路線71系統のうち53系統については両備グループ傘下の中国バスと井笠鉄道グループの北振バスなどが承継し，本数削減の上で運行が継続されることとなった。また被害の大きい定期券所有者に対しては，沿線自治体が11月以降に定期券を買い直す際，購入済みの定期券のうち無効になる期間分の半額を補助することも決まった。このほか，運行継続のために井笠バスセンターの土地・建物も購入する方向が示された。

今回，存続する路線の大半を継承した中国バス社長で両備グループ代表・CEOの小嶋光信氏は，Webページにて自ら井笠鉄道問題についての意見を表明している[5]。その中で小嶋氏は，公共交通の経営方式として公設公営，民設民営，公設民

営，公設民託（小嶋氏による造語）の４点を示し，井笠鉄道の路線再建には公設民託方式を取らざるを得ないとしている。

ここでいう公設民託方式とは，公共が民間企業に運行を委託するものである。この方式は，既にいわゆるコミュニティバス等において多く見られるものである。そして，小嶋氏が「井笠鉄道が運行している路線の再建には公設民託方式しか方法がない」と主張しているのは，両備グループとしては井笠鉄道の路線が全体として健全経営の可能性がないと評価しているということだと思われる。

小嶋氏の主張は公共交通を運営する民間企業のあるべき姿を明確に示している。即ち，「利益の出ない路線は運行しない」。これは営利事業として当然のことだが，長らくわが国の運輸事業では，免許制と内部補助論理に基づき，公的な役割が民間事業者に課され続けていた。ここ10年ほどは，その慣行に加えて規制緩和が実施されたため，採算路線においてクリームスキミングが行われ，非採算路線に内部補助する原資が不足する状況になっており，地方の公共交通事業者にとっては極めて厳しい経営環境となっている。

井笠鉄道バス路線廃止対策会議が設置されたことに見られるように，今回の問題に直面して危機と感じる地元関係者が多かったのは救いである。しかし，これまで何事もなく運行されてきたバス路線の一部が突然に廃止され，残った路線も便数が半減するほどサービスレベルが低下してしまい，さらに定期所有者対応やバスセンターの買い取りなど，自治体の財政的な負担も生じている。本来，こうした事態は極力避けるべきである。

そのためには，自治体が公共交通に対して積極的に関わっていくことが不可欠である。また，行政側のみならずバス事業者側も，これまでの考え方にこだわらず新たなビジネスの方法を模索していく必要がある。

筆者はこれまで本誌で２度にわたってフランスの都市交通に関わる論稿を発表し，フランスの都市交通運営の枠組みについて述べてきた[6)]。フランスにおける都市交通は，官民間の協力体制が確立しているという点で，現在のわが国の問題を解決するためにきわめて有用な考え方で展開されている。その実践例も多々存在することもあり，わが国の今後の公共交通運営の枠組みのモデルとしてフランスの事例を活用すべきと筆者は考えている。

些かまえがきが長くなったが，本稿では上記の問題を踏まえ，フランスにおいて都市交通に関わる各組織の概要とその役割，そして公的機関と事業者の関係について紹介することとしたい。なお本稿の内容には既存の和文文献の記述と重なる部分が多いが，この点についてはご容赦いただきたい。

1. 都市交通を管轄する行政組織 AOTU

フランスでは公共交通の運営は公共機関の仕事である。都市内の交通を管轄する組織を AOTU（Autorité Organisatrice de Transport Urbain・都市圏交通局）といい，基礎自治体であるコミューン（わが国の市町村にあたる）レベルの地方政府に置かれる。

わが国では，たとえばいわゆるコミュニティバスについていえば，市町村内の交通についてその市町村が管轄するというのが一般的な姿である。しかし，フランスの AOTU は，必ずしも単独のコミューン内の交通だけを担当するのではなく，

1）参考文献［1］。
2）参考文献［1］に明記されている。
3）笠岡市長を会長とし，国（中国運輸局），岡山･広島両県，沿線７市町（岡山県笠岡市，倉敷市，井原市，浅口市，里庄町，矢掛町，広島県福山市）で構成される。
4）協議の結果等については参考文献［2］に示すように，各種の報道をもとに記述した。
5）参考文献［3］，参考文献［4］。
6）参考文献［5］，参考文献［6］。

いくつかのコミューンをまとめて管轄するかたちになっている場合が非常に多い。この際，フランスの広域連合制度であるEPCI（コミューン間協力機関）が活用されている[7]。フランスには2011年の統計で合計281のAOTUが存在するが，これらをEPCIの6形態およびコミューン別に分類したものが**図1**である。単独コミューンは全体の22.8％であり，全体と比較すると少数派となっている。

フランスの基礎自治体コミューンには小規模なものが多い[8]。そのため，コミューン単独では住民の交通行動が完結しない場合が多く，また，その地方の中心となるような人口規模の大きいコミューンがあれば，周辺のコミューンを合わせて都市圏を形成している場合がほとんどであり，交通政策に限らずこうした都市圏全体に目配りした対応が必要な政策分野は少なくない。EPCIが制度化されているのはそのためである。

AOTUが管轄する地域のことを，PTU（Périmètre des Transports Urbains・都市交通区域）という。PTUに指定されるためには，PTUの指定を得ようとするコミューンまたはEPCIの議会での承認が必要である。つまり，国がPTUを指定するのではなく，各地方が自主的にPTUを形成するかたちとなっている。またこの地域全体をカバーする交通計画の作成が各AOTUに義務づけられており，この計画をPDU（Plan de Déplacements Urbains・都市圏交通計画）という。PDUはどのような内容のものでもよいようなものではなく，交通法典（Codes des Transports）で定義されている[9]ように，自動車交通の削減が最大の目的となっている。

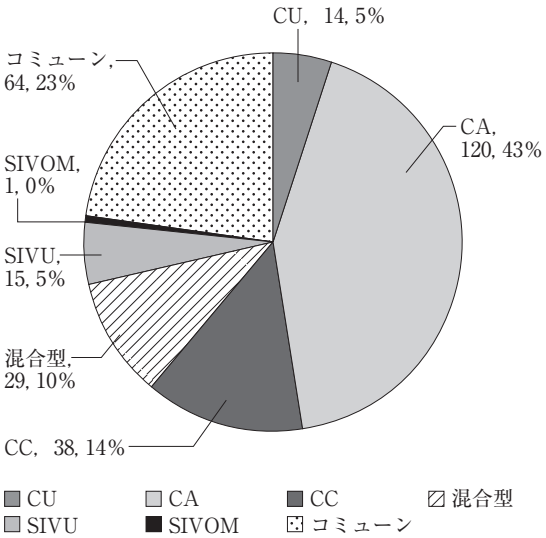
さてAOTUの具体的な役割は以下の通りである。

- 都市交通に関連した社会資本の整備・運営
- 交通活動の規制措置とその適用
- 交通システムに関する情報提供
- 年度毎の都市交通政策の策定－具体的には，公共交通運営企業の選択・契約関係，公共交通各路線の運行間隔，車両の種類，運営技術，国による枠組みと整合的に決定された運賃システム制度，等
- PDUの策定
- 都市交通ネットワークの整備・運営に関する資金調達・投資に関する手続きの決定

つまり，公共交通・道路交通を問わず，都市圏内の全ての交通に関して，計画・整備・運営・財政等あらゆる面での施策を実施し，またそれに関する責任を負っているのである。行政の一部門であるため，計画の策定や予算の施行に際しては，議会の承認を必要とする。

こうした行政部門が存在することにより，特に公共交通サービスの維持に関する責任は公共側が持つこととなっている。そして，実際の公共交通サービスを担当する事業者とは，官民パートナー

図1　AOTUの分類



出典：参考文献［7］等を参考に筆者作成

7）EPCIの詳細については2節で紹介する。
8）コミューンの概要と規模については2節で述べる。
9）交通法典は2010年12月に成立した。それまでのLOTI（Loi d'orientation des transports intérieurs・国内交通基本法）の内容はこの交通法典に引き継がれ，いわゆる交通権の規定を含め，より充実したものとなっている。交通権やPDU等の話題については，参考文献［5］［6］を参照いただきたい。

シップの考え方に基づき，契約関係で結ばれている。AOTUが直接に公共交通サービスを提供する場合もあるが，事例は少ない[10]。

2. フランスの地方制度

フランスにおいて都市交通を管轄するAOTUは，その多くがEPCIである。フランスの地方制度では，「州」(Région)，「県」(Département)，「コミューン」(Commune)の３層制が採用されている。1982年以降の地方分権化政策のもとで地方自治に関する事務配分の再編成が行われた関係で，それぞれの性質に相応しい分野の権限，財源が委譲され，交通分野でも明快な役割分担がなされている。

ここでは各地方政府のうち，都市交通を担うコミューンとEPCIについて，項を分けて概説する。

(1) コミューン(Commune)

最も小さい，住民の生活に根ざした行政単位がコミューンであり，わが国の市町村に相当する。市・町・村のような区別はないが，人口2,000人以上のコミューンを「市」(Ville)と通称するというめやすはあるが，厳密な区別はされていない。

フランス本土だけで36,786[11]ものコミューンがある。わが国の市町村数は1,742[12]でありフランスはその20倍以上である。このように多くのコミューンが存在するのはコミューンどうしの合併が進展していないためである。

コミューンは中世の農村の司祭の管轄区域であった教区にまで遡ることができるが，そのように長い歴史を持っているがために各コミューンが高い自意識を持っており，そのために合併に対する抵抗が非常に強かったとされる。過去には国が主導でコミューン合併を推進した時期もあるが，現在は19世紀末からの制度であるコミューン間の広域連合制度を用いて，必要な部門だけの統合を図っていく方法が採られている。

コミューンの中には10万人以上の人口を抱えるものも41存在するが，ほとんどは人口1,000人未満と極めて規模が小さく，財政的基盤が弱小であり行政担当能力の面でも十分でない。

わが国における市町村長にあたる職はメール(maire)という。わが国では市町村長は議員選挙と別の選挙で選出するが，フランスではコミューン議会議員による互選で決定される。

コミューンの主な所管業務には，地域・都市計画関連の他，道路・都市内交通・初等教育施設整備・文化振興・上下水道・廃棄物処理等がある。

(2) コミューン間協力機関 EPCI

フランスでは基礎自治体であるコミューンは小規模なものが多く，都市圏としての実態に即していない部分があることもあり，早い時期から各コミューンどうしで連合を組む事例が見られた。

現在各コミューンは，EPCI(コミューン間協力機関・Etablissement Public de Coopération Intercommunale)と総称される広域連合を組むことが可能である。このEPCIは，都市交通だけでなく都市政策，上下水道，土地利用計画等多くのの公共政策に関わる。

都市交通政策を担うEPCIには，以下で紹介する６つの形態がある。これらの大きな違いは，独自財源があるかどうかにあり，ここでは独自財源のあるCC，CA，CUを連合型，独自財源のないSIVU，SIVOM，混合型組合を組合型と呼ぶこととする。組合型のEPCIは，構成コミューンからの分担金などで必要な財源をまかなう(**表1**)。

1) 連合型

都市交通を担当するEPCIのうち，連合型には３種存在する。

コミューン共同体(CC・Communautés de Communes)は1992年に制度創設された。最低３

10) 契約の分類と各AOTUの選択した方式といった詳細については３節で紹介する。
11) 参考文献［８］による，2012年の数値である。
12) 2012年10月１日現在。

表1　EPCIの各形態の総数（2011）

コミューン共同体（CC）	2,387
都市圏共同体（CA）	191
大都市共同体（CU）	16
SIVU	10,473
SIVOM	1,358
混合型組合	3,268

出典：参考文献［8］より筆者作成

つの政策を担当する義務があり，そのうち２つは限定されていて，領域整備と経済発展である。CCは都市化していない地域に適しており，そのため都市交通に関する政策は行っても行わなくてもよい。

コミューン共同体の義務的な責任は，領域整備と共同体全体の経済発展と，「環境保護，住宅政策，道路整備・開発・管理，文化・スポーツ・教育施設の整備・開発・管理」のうちのいずれか１分野である。もちろんこれら以外にも，都市交通のような他の政策を行うことも可能である。また，CCには徴税権がある。

一方，都市圏共同体（CA・Communautés d' Agglomération）は，1999年の法律改正以後，飛び地がなく一つの地域を形成し５万人以上の人口を持ち，中心部に１万5,000以上の人口がある都市圏において形成することができるようになった形態である。CAは，都市地域におけるコミューンどうしの協力を強化することを目的として制定された。

新都市共同体の義務的な責任は，経済発展，都市交通を含む領域整備，住宅政策，都市政策と，「道路・駐車，下水処理，環境保護，文化・スポーツ施設の整備・維持・管理」のうち少なくとも３政策である。CCと比べて義務的な政策分野が多い一方で，権限が強く財源制度も充実している。

大都市共同体（CU・Communautés Urbains）は，対象地域のコミューン全体の人口が50万人以上でかつ地理的に連続している場合に採用することができる形態である。

CUの義務的事業は，都市計画に関するプランニングと管理，ZAC（整備協議地区）の指定，経済発展，都市近代化，学校，消防，中学校・高校，上下水道・ゴミ処理，屠殺場・国立の市場，墓地・死体焼却炉，道路・信号整備，駐車場，都市内旅客交通，社会的住宅政策，都市政策（都市社会開発），環境保護（廃棄物のリサイクル，大気汚染・騒音公害への対策）であり，多岐にわたるが，逆に，義務的事業以外のことはできない。

CUは大規模な都市圏に対応した制度であり，ストラスブールやボルドーなどの大規模な都市圏において採用されている。

2）組合型

組合型のEPCIは，その大半がコミューン組合（SIVU，SIVOM）である。これは連合型よりも歴史の長い形態であり，コミューンに課される制約が少ないのが特徴である。大きな特徴としては，連合を組むコミューンどうしが必ずしも隣接している必要がない。単一の政策のみを担当する場合はSIVU（Syndicats Intercommunaux à Vocation Unique），複数の政策を担当する場合はSIVOM（Syndicats Intercommunaux à VOcation Multiple）という。

当初の役割は，水道・電気等の公益事業，生活環境の維持，そしてコミューン単独では整備できないような，公共交通やスポーツ等に関する施設を整備することにあった。その後，土地使用計画や文化的な活動，環境保護等にその役割が広がっていった。

また組合型には，混合型組合（Syndicats Mixtes）というものがある。レベルの異なる地方政府どうし（州・県間，県・コミューン間）の協力形態である。この混合型組合は，最低５万人の人口を持ち，主に都市部で１万5,000人以上の人口を持つ１つ以上の中心部がなければならない。

EPCIは，合併が進まず十分な行政能力を持たないコミューンが多いフランスの現状に対応した制度であり，国は極力すべてのコミューンが何らかのEPCIの対象となるよう指導しているともい

表2　国・各地方団体の交通関連事務配分

コミューン	県	州
都市圏共同体（CA）		
コミューン（都市圏）内の交通計画策定・政策実施	県内都市間交通（都市圏外）の交通計画策定・政策実施	州内都市間交通（県外）の交通計画策定・政策実施 州内フランス国鉄の運営
通学交通		
・都市圏内通学交通の財政負担・政策実施	・都市圏外通学交通の財政負担・政策実施	なし
道路整備・維持		
・コミューン道（都市圏内道路）	・県道（都市圏外道路）	なし

出典：参考文献［8］より筆者作成

う。わが国でも広域連合制度自体は存在する。市町村による公共交通政策を進める際，隣接市町村等と連携する方法としてこうした連合制度をもっと活用してもよいのではないだろうか。もちろんCC，CA，CUのように，広域連合に自主財源があればそれに越したことはないが，それがなくてもSIVUやSIVOMのようなことは十分に可能であろう。

ところでコミューンの上位に当たる州・県にもそれぞれ交通分野での役割がある。**表2**のように，コミューン（及びコミューンによる広域連合）は都市内交通を担当し，都市圏交通計画を策定・実施する。また道路整備においてはコミューン道の整備・維持を行う。県は県内の都市間交通，特にバス交通を担当し，県交通計画を策定する。他に都市圏範囲外の通学交通についても担当している。道路に関しては県道の整備・維持を行う。州は州交通計画を策定し，州内各県間の交通，特にフランス国鉄SNCFから委譲された地域鉄道交通TERについて担当するが，道路に関する権限はない。

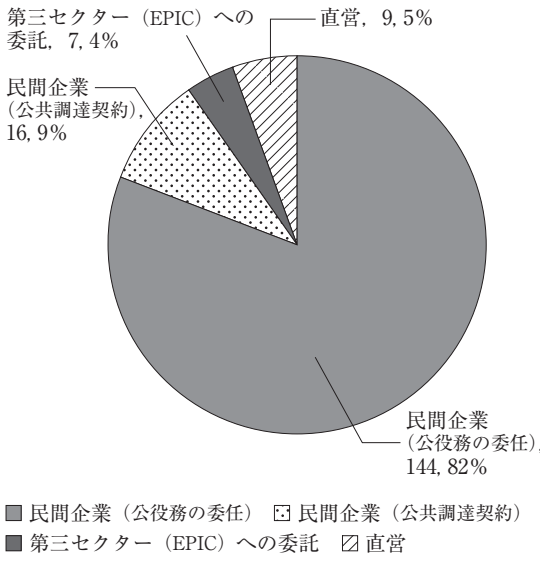
このように都市内外で明確に役割が分かれているところがフランスの交通政策の特徴だが，県や州が担う部分についてAOTUが十分に関与できないことが問題になっているところも少なくない。そうした場合には，異なるレベル間で協力できる形態である混合型組合が組織されており，リヨンなど著名な事例もある。

3. 都市交通の運営事業者とAOTUの関係

AOTUは，自ら公共交通の運行に携わることもできるが，多くの場合は民間企業と契約することで公共交通サービスを確保している。契約の種類は，官民のリスク分担の方法に応じて複数存在する。また公共交通を運営する民間企業は，半官半民の企業（混合経済会社・SEM）の場合と完全私企業の場合があり，また車両や施設の所有者は都市圏によって異なる。

まず，**図2**に各AOTUの運営方法を示す。これは50,000人以上の人口を抱える175のAOTUを対象に，その運営方法について調査した結果であ

図2　都市公共交通の運営方法（2010年）



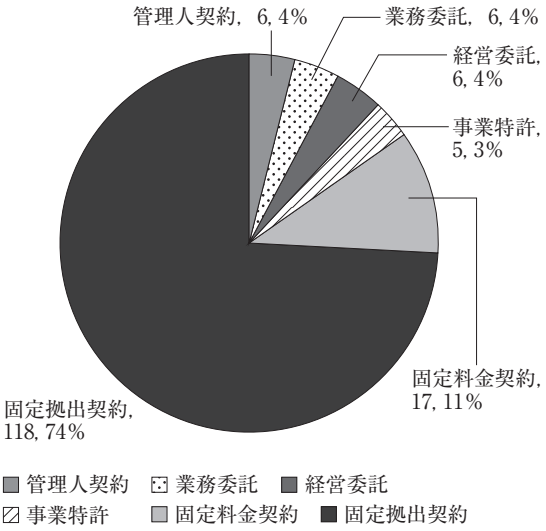
出典：参考文献［7］等を参考に筆者作成

る。これによると，公役務の委任（Délégation de service public）と公共調達契約（Marché public）とを合わせると，民間企業が請け負っている事例が全体の90％を超える。

AOTUと民間企業との間で結ばれる主な契約の種類については，**表3**に示す通りである。わが国における委託契約は，「管理人契約」あるいは「業務委託」に相当する。フランスには，こうしたやや硬直的な契約方式に留まらない多様な契約方式が存在する。上下分離のもと，運営だけを委託しながら，民間事業者のノウハウを存分に活用できる経営委託や事業特許（コンセッション）といった方式は，今後のわが国でも採用されるべき契約方法ではないかと考えられる。

各AOTUが，これらの契約のうちどのようなものを採用しているかをまとめたのが**図3**である。図2で民間企業と契約していた160のAOTUのうち，内容の判明した159についてまとめたものであるが，これを見ると，固定拠出契約が全体の7割以上を占めている。この方式は，上下分離を行った上で公共交通サービスの運営について委託する方法であるが，予め想定された年間の赤字額を補助することとし，事業状況がどうであっても年間の補助額は変化させない。これはつまり，補助金なしでは赤字運営になってしまう地域において，

図3　都市公共交通の契約方法（2010年）



出典：参考文献［7］等を参考に筆者作成

表3　各契約方法の概要

	投資	運賃収入	運行費	概要
管理人契約（Gérance）	AOTU	AOTU	AOTU	AOTU側が全てのリスクを負い，事業者は契約に従って日常的な運営・管理業務のみを行う。
業務委託（Régie intéressée）	AOTU	AOTU	AOTU	管理人契約とほぼ同じだが，事業成績に応じてボーナスが得られる仕組みが加わる。
経営委託（Affermage）	AOTU	事業者	事業者	AOTUは施設の建設を行い，事業者はそれをリースして事業を行う。補助額は契約時に定められた一定額であり，事業状況がよければ利益を出せる。
事業特許（Concession）	事業者	事業者	事業者	施設の建設，管理，運営等について全ての責任を事業者側が持つ契約方式である。補助額は経営委託の場合と同様，契約時に定められた一定額となる。
固定料金契約（Gestion à prix forfaitaire）	AOTU	AOTU	事業者	運賃収入はAOTUのものとなり，補助額は契約時に定められた想定総費用額となる。費用削減をすると利益が出るが，運賃収入の増減は事業者の利益と関係がない。
固定拠出契約（Contribution financière forfaitaire）	AOTU	事業者	事業者	経営委託と同じ枠組みだが，施設整備にかかるリスクは全てAOTUの責任となる。

出典：参考文献［12］［13］をもとに筆者作成[13)]

13）表中の訳語は，参考文献［13］に準拠している。

経営が成り立つ程度まで補助をすることで，効率的な運営を行うインセンティブを事業者に与える方法である。

こうした契約状況を反映しているのが，施設や車両の所有者である。施設については63％がAOTU所有，車両については実に83％がAOTU所有となっている。人口規模の大きいAOTUほど，こうした施設・車両の保有はAOTU側が行う傾向が高くなっている[14)]。

さて，こうした契約の対象となる公共交通運営企業は，その多くがいわゆる公共交通グループに所属している。主なグループには，

- KEOLIS
- VEOLIA TRANSPORT
- TRANSDEV
- AGIR

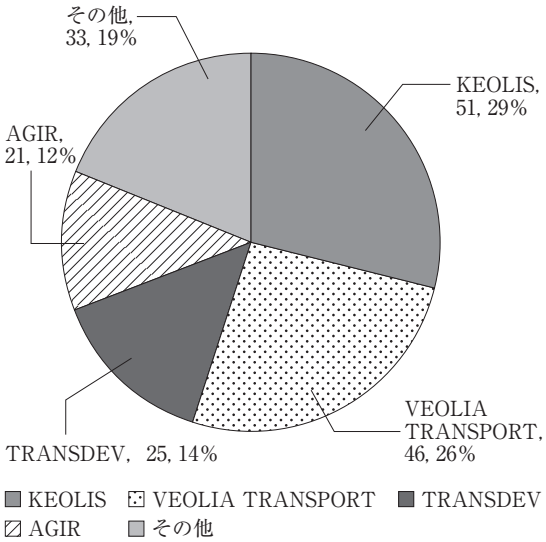
がある[15)]。前２者に所属する企業は全て完全私企業だが，TRANSDEVはその構成企業のほとんどが半官半民である。またAGIRに所属するのは大半が公営である。そして，どこにも所属しない小規模な運営企業もある。各グループのシェアは**図4**の通りである。

各企業は契約を通じて都市圏での運営権を委ねられ，グループ企業はスタッフ派遣，ツール提供等を通じて各構成企業の運営を助けている。都市圏規模が小規模な場合にはAOTUが直接運営することが多いが，大規模な都市圏でもマルセイユのように企業ではなく公社の形態で運営するところも存在する。

これらの公共交通運営企業は，全て各都市圏において独占的に契約を結んでいる。企業間競争は，都市圏を担当できるか否かの段階でのものであり，実際の運営で複数の企業どうしが競争することは原則としてない。

そして，各企業は原則として安全・正確な運行をその役割としているが，TRANDEV社のようにコンサルティングを行うところも存在する[16)]。単に与えられた業務だけをこなす「管理人契約」「業務委託」の採用事例が少ないことからもわかるように，わが国のコミュニティバス受託事業者の一部に見られるような受け身の姿勢では簡単に事業を受託することはできないであろうことが読み取れる。

図4　都市交通を運営する企業グループのシェア（2010年・AOTU数）



出典：参考文献［７］より筆者作成

おわりに

以上，フランスの都市交通運営に関係する組織とその役割，関係について概説した。AOTUの設定については，複数の基礎自治体による連合・組合形式を積極的に活用しているところに注目すべきであろう。また各AOTUの契約方法については，何よりも事業者に運営効率化とサービス向

14）いずれも参考文献［７］による。
15）本稿の執筆にあたり中心的に参照した参考文献［７］は，最新版が執筆時点で2010年版である。そのためここでは2010年時点での情報を記している。その後，2011年３月にVEOLIA TRANSPORTとTRANSDEVが合併して「VEOLIA TRANSDEV」社となっている。
16）参考文献［14］［15］より。

上に関してインセンティブを与えるようなかたちでの上下分離が採用されているケースが大半であるということが示唆的である。そして，それぞれのAOTUが，それぞれの状況に応じて異なる契約方法を選んでいるということも重要である。

冒頭に示した井笠鉄道問題は，わが国の公共交通が官民でリスクを分担するフランスのような枠組みのもとで運営されていれば，破たんの前に行政側で適切な支援が行われたと考えられるので，起こらなかったのではないか。わが国でも，既に多くの地域で公共交通の採算は取れなくなりつつある。その中で，如何に効率的に輸送サービスを供給するかを検討する際には，フランスの事例を参考にすべきと筆者は考える。

日常的に基礎自治体が積極的に公共交通サービスに関わることで解決できる問題は多い。自治体が従来の，事業者にとって経営改善のインセンティブにならないような補助金行政を改めれば，事業者は魅力的なサービス供給に集中することができるようになる。赤字必至の公共交通を持続的に運営するには，この方法以外に手段はないのではないだろうか。

フランスの官民パートナーシップは，このようにわが国にとって有益な面が多いので，筆者としてもより詳細な情報を提供できるよう引き続き研究に努めていきたいと考えている。

[謝辞]

本稿の執筆にあたっては，川勝健志氏（京都府立大学公共政策学部准教授）に貴重なご示唆をいただいた。記して謝意を示す次第である。

[参考文献]

［1］井笠鉄道株式会社（2012/10/12付）「弊社バス事業終了のお知らせ」（Webページで確認：http://www4.ocn.ne.jp/~ikasa/pdf/final01.pdf）
［2］中國新聞，山陽新聞をはじめとする2012年10月の井笠鉄道に関する各種報道
［3］小嶋光信（2012/10/18）「井笠鉄道破綻から明らかになった政策課題」（Webページで公開：http://www.ryobi.gr.jp/kojima/井笠鉄道破綻から明らかになった政策課題/）
［4］小嶋光信（2012/10/22）「井笠鉄道破綻は井笠鉄道だけの問題ではない！――井笠鉄道バス路線再建案――Ver.2」（Webページで公開：http://www.ryobi.gr.jp/kojima/井笠鉄道破綻は井笠鉄道だけの問題ではない！-3/）
［5］板谷和也（2009）「フランスにおける都市交通政策の枠組みと近年の状況」，運輸と経済，第69巻第5号，pp71-79，運輸調査局
［6］板谷和也（2010）「フランス国内交通基本法LOTIの概要とわが国への示唆」，運輸と経済，第70巻第8号，pp77-84，運輸調査局
［7］GART（2012），L'année 2010 des transports urbains hors Îll-de-France, GART
［8］Direction Générale des Collectivités Locales（DGCL）（2012），Les Collectivités Locales en Chiffres 2012，Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité Intérieur et des Libertés Locales
［9］山下茂監修（2002）「フランスの地方自治」，自治体国際化協会
［10］Certu, GART（2003），enquêtes et analyses 2003 Transports Collectifs Urbains évolution 1997-2002，Certu
［11］山崎栄一（2003）「フランスにおける地方分権の動向（7）」，地方自治，第665号，pp81-123，地方自治制度研究会
［12］Direction des Transports Terrestres（DTT）（2003）：Urban Public Transport in France - institutional organization, Certu
［13］自治体国際化協会編（2005）「平成16年度海外比較調査　自治体業務のアウトソーシング」，自治体国際化協会
［14］南聡一郎（2004）「フランスにおける公共交通運営システム～フランス形PFIと公共交通請負企業～」（Webページで公開：http://www.eurotram.com/old/lrt/sp/sp05.htm）
［15］柴山多佳児・家田仁（2008）「ローカル公共交通サービスの「グローバル・オペレータ」，運輸と経済，第68巻第10号，pp58-66，運輸調査局