



# 欧州における鉄道・公共交通政策と 運賃制度の現状と動向

- 調査の背景・目的 ……p.2
- 第Ⅰ部 政策：欧州における鉄道・公共交通政策の現状 ……p.4
- 第Ⅱ部 制度：欧州各国におけるPSO制度の適用のあり方 ……p.15
- 第Ⅲ部 運用：欧州各国の運賃体系・関連制度 ……p.23

一般財団法人交通経済研究所  
調査研究センター

# 調査の背景

- 日本では、人口減少による需要の減退、物価高騰といった経済状況の変動などを背景に、鉄道をはじめとする公共交通の持続可能な経営が大きな課題となっている。特に、利用が低迷している線区においては、運賃収入のみで運行に必要な費用を賄うことは困難であり、黒字路線・事業からの内部補助、あるいは行政などからの外部補助（上下分離などの事業再構築も含む）により、それぞれ運営が行われているのが実態である。また、民間企業である鉄道事業者の経営の観点からは、運賃・料金の規制によって経営環境の変化に柔軟に対応することが困難になっており、経営資源が圧迫されつつある。
- 公共交通の経営を持続可能なものとするため、ひいては利用者・沿線地域の便益を高めるためには、運賃制度を含めた公共交通サービスのあり方、行政の関与のあり方などの根本的な変革が求められている。
- そのための議論に向けては、諸外国、とりわけ成熟した鉄道市場を有する欧州各国の運賃制度を参照することも有意義である。ただし、わが国とは枠組みが大きく異なる欧州各国の運賃制度の背景にある政策理念や法的基盤については、必ずしも十分に整理されてきたとは言い難い。

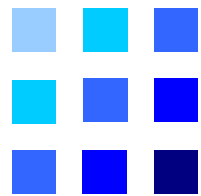
# 調査の目的と本資料の構成

- 前述の背景を踏まえ、本調査では欧州における鉄道運賃制度について、その背景となる公共交通政策との関係性を明確化し、各国の情報を比較可能な形で整理することを目的とする。調査対象は、鉄道が近距離・長距離それぞれの旅客輸送において一定の役割を果たしている、欧州連合（EU）加盟の4か国（フランス・ドイツ・イタリア・スペイン）と非加盟の2か国（英国・スイス）とした。
- EU加盟国は、EUが定める共通のルールの下で鉄道政策を展開しており、その枠組みの中で各国の鉄道制度が構築されている。EU非加盟の2か国においても、EUの政策枠組みに類似した概念によって鉄道制度が構築されていることから、それらを並列的に比較することにより、各国の特徴を示す。
- 本資料では、第Ⅰ部にて運賃制度の背景となる旅客鉄道輸送における市場区分と、その根拠となるEUによる共通鉄道政策について概説する。第Ⅱ部では各国の法令におけるPSO制度の適用のあり方、第Ⅲ部では各国の運賃体系と関連する制度について整理する。

調査対象国：6か国

EU加盟国（4か国）	EU非加盟国（2か国）
フランス・ドイツ イタリア・スペイン	英国（※） スイス

※英国は、2016年6月の国民投票の結果をもって、2020年1月末にEU離脱した。



# 第Ⅰ部：政策

## 欧州における鉄道・公共交通政策の現状

---

- ・ 旅客鉄道輸送市場の現状
- ・ 旅客鉄道輸送市場の自由化
- ・ 公共サービスとしての旅客鉄道輸送の考え方

# 欧州における旅客鉄道輸送市場の現状

- EU加盟各国においては、旅客鉄道輸送市場への参入が基本的に自由化されており（オープンアクセス）、定められた要件を満たす限り、鉄道事業者は「商業サービス（commercial services）」としての旅客輸送サービスの提供に従事することができる。商業サービスは、原則として公的補償を伴わずに鉄道事業者が自主的に提供する。
- その一方で、市場原理にのみ委ねては十分に供給されない旅客輸送サービスについては、行政による管理の下、「PSO（Public Service Obligation：公共サービス義務）サービス」として提供されている。PSOサービスは、加盟各国の行政当局が鉄道事業者との間で締結する契約（Public Service Contract：PSC）に基づいて提供される。
- オープンアクセスが原則であるが、実態として商業サービスで提供されるのは高速列車や主要都市間を結ぶ列車の一部であり、地域圏内の鉄道や大都市を含む都市圏内の郊外鉄道、地下鉄などの大部分はPSOサービスとして提供される。

区分	商業サービス	PSOサービス
市場特性	商業的に供給可能（公的補償なし）	商業的には供給が困難（公的補償あり）
対象となる主なサービス	国際列車・高速列車・都市間列車（一部） 観光列車	都市間列車（一部）・地域圏内列車 都市内公共交通（近郊列車・地下鉄など）
根拠制度	EU:オープンアクセスに関する規則・指令	EU: PSOに関する指令 各国: PSO制度の適用を定めた法律
政策目的	域内市場の統合に向けた 鉄道輸送市場への参入の自由化	公共交通の維持・確保

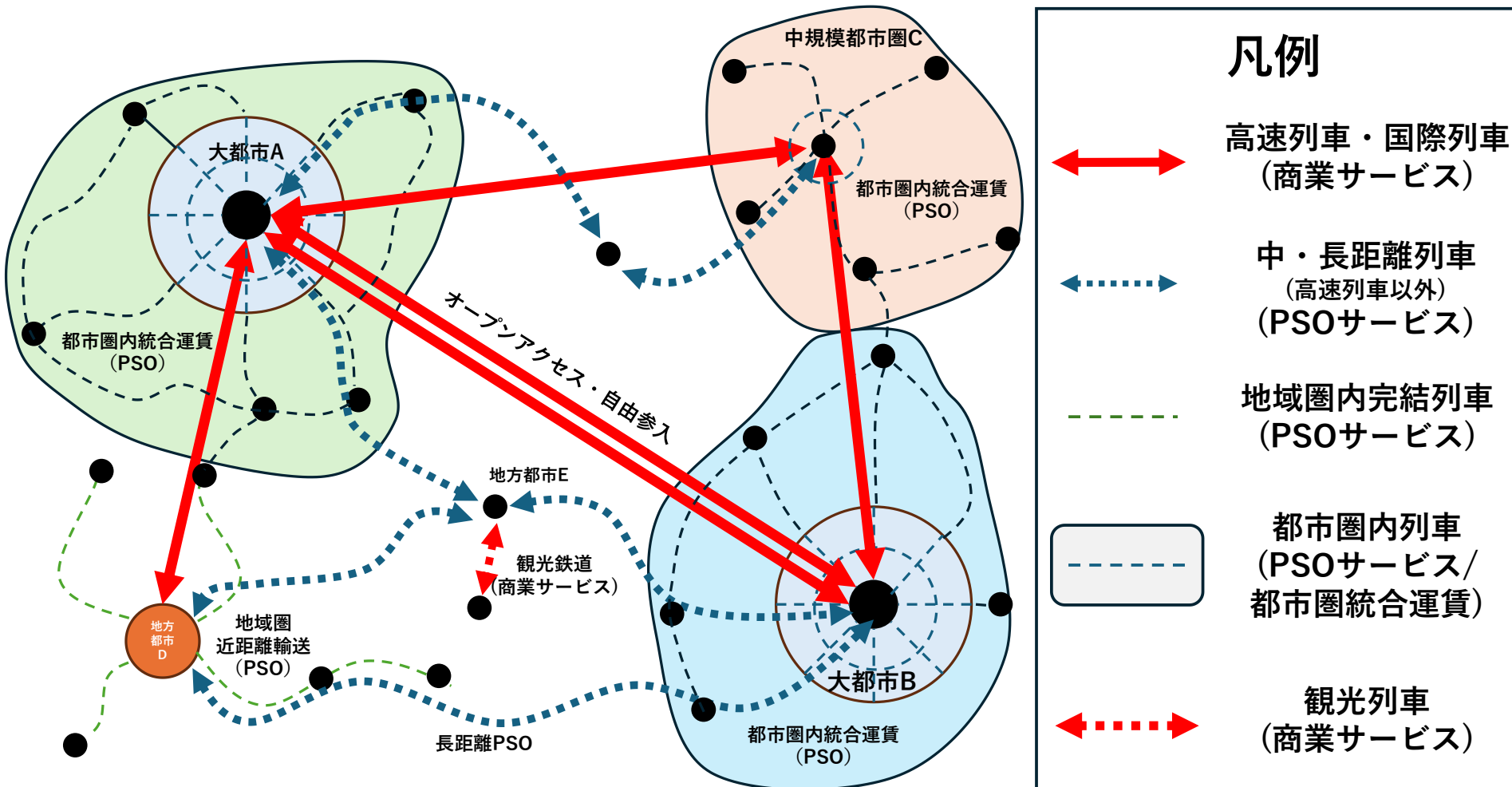
# 欧州における旅客鉄道輸送市場区分別の運賃

- 欧州の鉄道運賃は、市場区分に対応して別体系の運賃制度が適用される。
- 商業サービスの運賃は、原則的に自由化され市場原理に基づいて鉄道事業者が設定しているのに対し、PSOサービスの運賃は、行政当局による関与の下で、PSCに基づいて決定されている。
- 一般的に、広域的に運行される鉄道は各国中央政府が、地域圏内で完結する鉄道は地方政府（地域圏・州など）が管轄し、それぞれPSOの契約主体となっている。

区分	商業サービス	PSOサービス
適用対象	商業サービスとして運行される列車・系統に対して個別に適用	PSOとして運行される列車・区間、あるいは都市・地域圏内のネットワークに対して適用
運賃制度の特徴	行政が価格規制を行わない（自由化）運賃表 イールドマネジメントによる戦略的価格設定のきつぷ	【都市圏内】鉄道以外の公共交通機関も含めた統合運賃表・ゾーン制が多い 【中長距離】区間・列車ごとに設定 あるいは国鉄系の全国運賃表
運賃制度の決定主体	市場原理に基づいて事業者の裁量によって決定	PSOの契約主体、都市・地域圏の統合運賃運営主体が決定
共通する制度	物価変動に対する運賃・料金の連動／非連動を定める制度 障害者や学生・若年層のための割引制度	

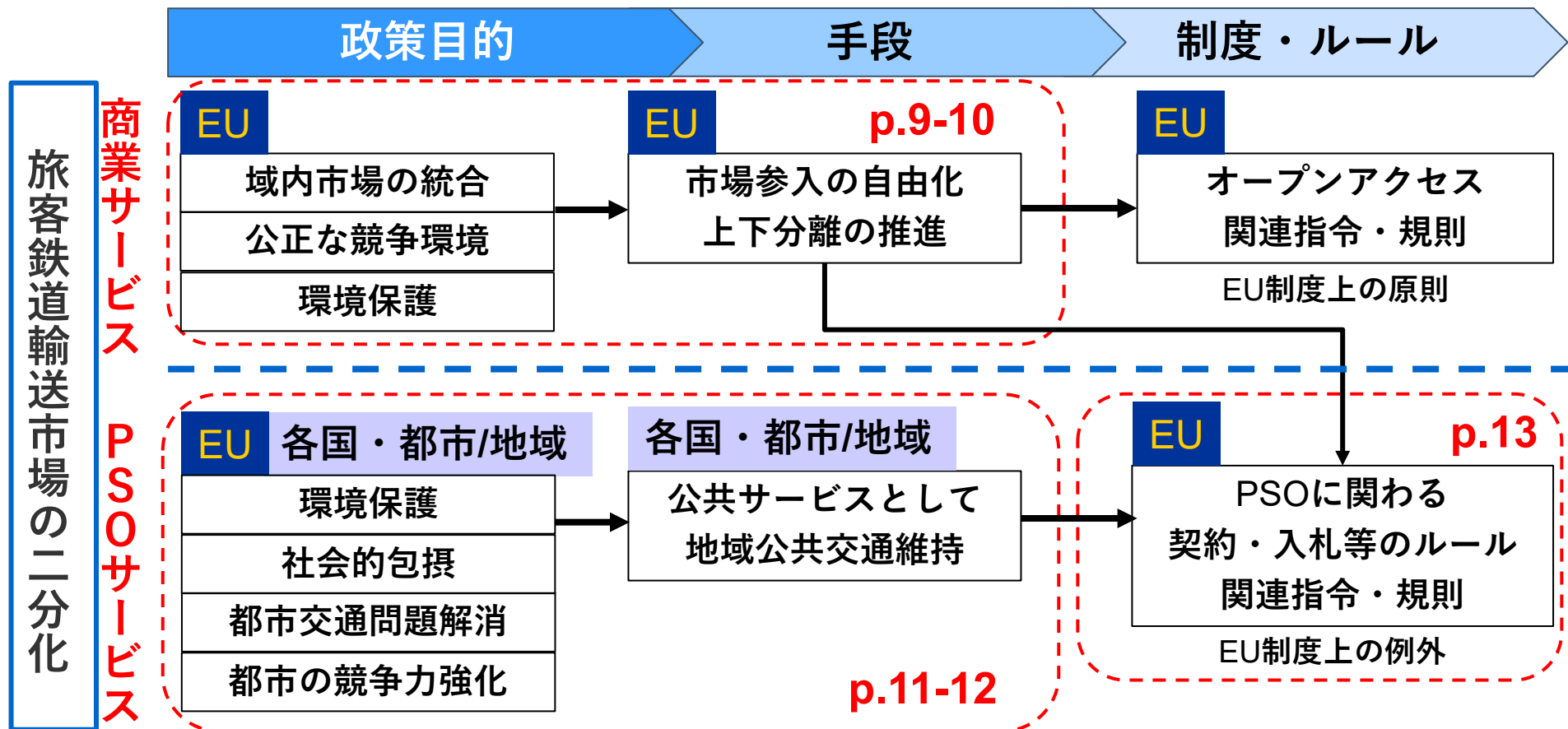
# 列車の類型と市場区分の模式図

以下は、欧州各国で運行されている旅客鉄道（列車）の類型と、市場区分・運賃との関係を示したモデル図である。



# 旅客鉄道輸送市場に対応した政策・制度の関係性

商業サービスとPSOサービスに二分化された旅客鉄道輸送市場において、それぞれに対応した制度とその背景にある政策目的・手段の関係性を下図の通り整理する。本資料では、図中に示した番号のスライドにて、各項目について解説している。



# 欧州における旅客鉄道輸送市場の自由化の背景

- 欧州では、1958年の欧州経済共同体（EEC）の発足以来、共同市場の設立に向けて、人・物・サービス・資本の自由な移動の実現が目指されてきた。
- EUによる鉄道政策も、この市場統合政策の一環として位置づけられる。
- しかし、鉄道は車両や施設等のハード面のみならず、制度や運営方式等のソフト面においても、各国独自の発展を遂げてきたことから、本格的な共通鉄道政策は、1990年代まで行われなかった。
- そうしたなか、1992年末の市場統合の実現によって見込まれる輸送需要の拡大分については、環境保護の観点から、鉄道によって吸収する必要性が認識されていた。
- このような背景の下で策定された「共同体の鉄道の発展に関する閣僚理事会指令（指令91/440）」は、鉄道の競争力向上を図るため、「鉄道経営の自主性の確立」と「鉄道事業の財務構造の改善」を加盟各国に要請した。
- あわせて、市場参入を可能とする競争環境の整備のための「輸送事業と線路事業の分離（会計分離）」と「鉄道網の第三者への開放（オープンアクセス）」の実施も規定したことから、指令91/440は、EUによる鉄道自由化政策の出発点となった。

# 欧州における旅客鉄道輸送市場の自由化に向けた政策

EUは、指令91/440以降、旅客鉄道輸送市場の自由化に向けて、以下のような政策を行ってきた。

1991年	<p><b>鉄道輸送市場の自由化（オープンアクセス）の開始</b>（指令91/440による）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道線路インフラ事業と鉄道輸送事業について、少なくとも会計上の分離</li> <li>国際旅客鉄道輸送を行う、加盟各国の鉄道事業者の国際グループに対し、鉄道線路の使用・通過権の保証</li> </ul> <p>を加盟各国に要請 ⇒商業ベースでの鉄道運行を可能とする制度の基礎を構築</p>
2001年	<p>線路容量の割当に関する手続きを明確化し、線路使用料の課金原則（非差別性・透明性）を策定（指令2001/14による）</p> <p>⇒鉄道輸送市場への参入に関する実務ルールを整備</p>
2007年	<p>国際旅客鉄道輸送市場への参入の自由化（オープンアクセス）を加盟各国に要請（指令2007/58による）</p> <p>⇒商業サービスの対象の拡大</p>
2012年	<p>単一欧州鉄道領域の確立を目的として掲げ、指令91/440をはじめとする主要な鉄道法体系を整理・統合（指令2012/34による）</p> <p>⇒商業サービスの制度的基盤を強化</p>
2016年	<p><b>旅客鉄道輸送市場の開放とPSOサービスへの競争導入</b>（指令2016/2370、規則2016/2338による）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国内旅客鉄道輸送市場への参入の自由化（オープンアクセス）</li> <li>PSCの付与に際しての競争入札の実施の原則化</li> </ul> <p>を加盟各国に要請 ⇒EUによる鉄道輸送市場自由化の制度的枠組みが完成</p>

# 公共サービスとしての旅客輸送・鉄道の位置づけ

- EUは、以上のような自由化政策において、商業サービスを原則としつつも、社会的包摂等の観点から、PSOサービスの適正な確保を図るための制度的枠組みも整備している。
- PSOとは、「Public Service Obligation」の略であり、「公共サービス義務」と訳される。現行のEU法令は、PSOを以下のように定義している。

一般の利益に資する公共旅客輸送サービスを確保するために、所管当局によって定義または決定される要件であって、事業者が自己の商業的利益のみを考慮する場合には、報酬なしでは引き受けない、または同程度もしくは同一条件では引き受けないであろうもの（規則1370/2007第2条（e））

- PSOの対象となるのは鉄道のほか、その他の軌道系交通や道路交通による旅客輸送サービスであるが、加盟国の判断により、水上交通を加えることも可能である。
- PSOの対象とされた旅客輸送サービスは、**社会的に必要な公共サービスとして、行政当局が提供を義務づけ**、その履行は交通事業者に委ねられることとなる。

## ■ PSOサービスにおける運賃収入の仕組み

- ◆ 商業サービスの運賃が、鉄道事業者によって自主的に設定されるのに対し、**PSOサービスの運賃（運賃水準、運賃設定方式など）は、行政当局により、公的な「運賃義務」として決定**される。
- ◆ 運賃義務は、原則として、**PSC（Public Service Contract）において補償内容と一体で明示**される。ただし、以下のような2種の例外が存在する（規則1370/2007第3条2項および3項）。

### ◆ 賦課形式に関する例外

すべての旅客、または、特定の旅客カテゴリーを対象として上限運賃を設定する義務については、一般規則（行政当局が定めるルール）によって課すこともできる。⇒上限運賃は、複数の事業者に一律に適用されるため

### ◆ 補償ルールに関する例外

児童、学生、実習生、ならびに移動制約者を対象とする上限運賃の設定は、補償に関する一般規則を規則1370/2007の適用範囲から除外することができる。⇒社会政策として加盟国の裁量を尊重するため

# PSOの形成過程：1950年代～

<p>ローマ条約に おける萌芽</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 欧州では、1958年の欧州経済共同体（EEC）の創設当初より、市場統合が目標として掲げられ、かつ、その促進に向けた競争の導入も図られてきた。</li> <li>• 一方で、公共交通に関しては、加盟国およびその自治体が社会的に必要とされるサービスの内容を定義し、交通事業者にその提供を義務づけるとともに、当該義務の履行に伴う負担を公的に補填することを前提とするかたちで維持されるべきであるという理解が、加盟各国の国内制度において広く共有されていた。</li> <li>• このような考え方は、EEC設立条約（ローマ条約）にも反映され、公共サービスの概念に関連する特定の義務の履行に対する補償が、同条約と両立し得るものとして明示された（第77条）。</li> </ul>
<p>EECの法による 定義・制度化</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ところが、1960年代以降、加盟国ごとに異なる公共交通への補助や規制のあり方が、共同市場における競争を歪めているのではないかとの問題意識が、EEC委員会を中心に提起されるようになった。</li> <li>• そのため、EECは、規則1191/69（採択、発効ともに1969年）において、以下の通り、PSOの概念を初めて定義・制度化し、公共交通サービスの確保と競争歪曲の防止の両立を図った。</li> <li>• PSOとは、<u>事業者が自己の商業的利益のみを考慮する場合には、引き受けない、または同程度もしくは同一条件では引き受けないであろう義務</u>である（第2条1項）。</li> <li>• <u>加盟各国がPSOを存続させる場合には、その義務の履行に伴う経済的不利益について、本規則に基づき算定された補償が行われる</u>（第3条および第4条）。</li> </ul>

# PSOの形成過程：1990年代～

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">市場統合の加速化に伴う変化</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>規則1191/69の策定後も、加盟各国の公共交通の多くは公営、かつ規制独占の形態で運営されていたが、1990年代以降、市場統合の加速化を目指すEUによる政策に基づき、段階的な自由化と競争の導入の対象とされた。</li> <li>こうした変化を受けて、PSOについても、競争の導入を前提とした制度設計が議論されるようになった。</li> <li>また、従来は当然に認められるとみなされてきた、義務の履行に伴う経済的不利益に対する補償に関しても、EUによる国家補助規制との整合性の観点から、その正当性が問われるようになった。</li> </ul> <p><b>国家補助規制とは</b>          国家による補助が特定の企業等を優遇することにより競争を歪め、加盟国間の取引に影響を及ぼす（またはそのおそれのある）事態を容認しないとする規制（ローマ条約第92条、EU機能条約第107条）</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">EU法による再構成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>上記のような変化が要因となり、規則1191/69は、法的確実性の面で限界を抱えることとなったため、新たに策定された規則1370/2007（採択・発効は2007年、2009年より適用）において、PSOは以下の通りに再構成された。</li> <li>PSOは、抽象的な義務としてではなく、<b>「公共サービス契約（Public Service Contract : PSC）」を通じて課されるものとする</b>（第3条1項）。</li> <li>一定の例外を除き、<b>PSCは、原則として競争入札を通じて付与されるものとする</b>（第5条）。</li> <li>あらかじめ定められた補償計算方法に準拠することで、過剰補償が回避される等、<b>一定の条件を満たす場合においては、PSCに基づく補償は国家補助規制と整合的である</b>（第6条1項、附属書）。</li> </ul>

# 各国鉄道の上下分離・オープンアクセスの形態

調査対象国における上下分離の形態とインフラ保有・列車運行を担う主な組織を整理する。

国	インフラ保有・管理	国鉄系 旅客鉄道 運行事業者	オープンアクセス 参入事業者(例) ※1
フランス	SNCF Réseau	SNCF Voyageurs	Trenitalia（高速列車 Frecciarossa）
	フランス国鉄（SNCF）グループ内における法人分離		
ドイツ	DB InfraGO	DB Fernverkehr（長距離） DB Regio（近距離）	FlixTrain（格安長距離 列車）
	ドイツ鉄道（DB）グループ内における法人分離		
イタリア	RFI	Trenitalia	NTV（高速列車Italo）
	イタリア国鉄（FS）グループ内における法人分離		
スペイン	ADIF	Renfe-Operadora	Trenitalia（高速列車 iryo）SNCF（格安高速 列車OUIGO España）
	公的主体であるADIFによる完全上下分離		
英国	GBR（Great British Railways）による再国有化・上下一体運営体制への移行中※2		
スイス	スイス連邦鉄道（SBB/CFF/FFS）を中心に地域ごとの事業者による上下一体運営		

※1 ユーロスターなど国際列車の乗り入れについてはここでは挙げない。またこのほかに、商業サービスに対するオープンアクセスではなく、PSOサービスの運営権を競争入札によって獲得して国鉄系以外の事業者が参入している地域もある。

※2 2026年現在は上下分離形態の路線も残存しているが、ここでは詳細については触れない。



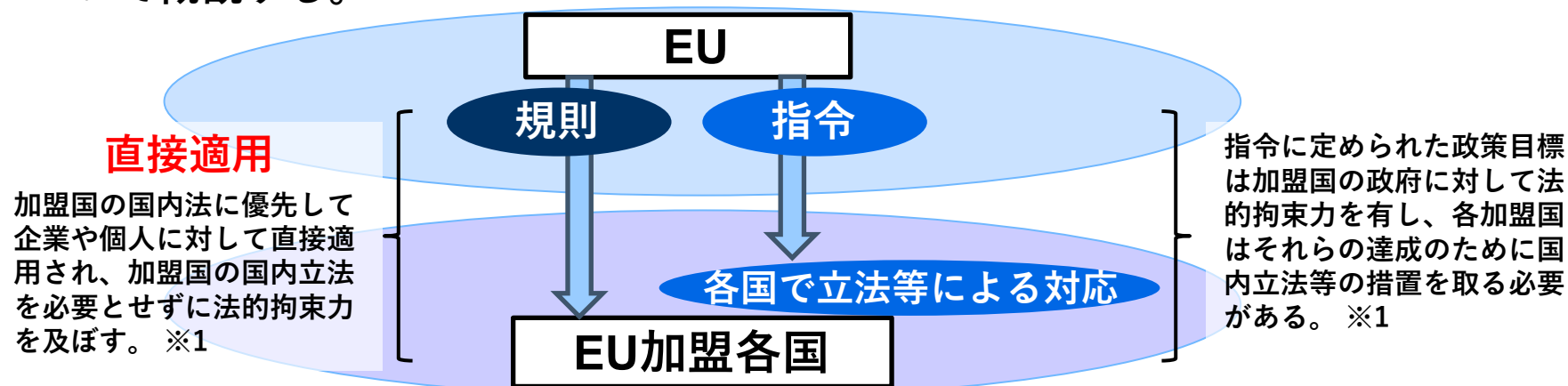
# 第II部：制度

## 欧州各国におけるPSO制度の適用のあり方

---

## 第Ⅱ部概要（EUの政策と各国法制度との関係性）

第Ⅰ部で概観したEUによる共通鉄道政策は、EU内の規則として直接適用され、もしくは、EUの発する指令に基づいて加盟各国が国内法化することにより、具体的な制度として実施される。第Ⅱ部では各国におけるPSO制度の適用の根拠となる法制度について概観する。



※1 国立国会図書館サーチ リサーチ・ナビ「議会官庁資料室」公表の定義に基づいて記載

- EU非加盟の英国（p.20）・スイス（p.21）でも、PSOに相当する公共サービス維持の枠組みが存在することから、それぞれ比較・検討の対象とする。
- 各国の中央政府、地方政府（主に地域鉄道を管轄する広域単位）の表記は以下の通りとする。

区分	フランス	ドイツ	イタリア	スペイン	英国	スイス
中央政府	中央政府	連邦	中央政府	中央政府	中央政府	連邦
（広域）地方政府	地域圏	州	州	自治州	地方政府※2	州

※2 独自の制度が適用されているスコットランド・ウェールズの地方政府（Country）を指す



## 根拠法

### EU加盟国に規則1370/2007を適用

#### 運輸法典（Code des transports）、新鉄道協定（2018/6/27）等

1982年交通基本法（LOTI）により、公共交通に関する中央政府・地域圏の責任分担が制度化された。国内法としては運輸法典が中核であり、2018年には鉄道市場への競争導入とPSO制度の再整理が行われた。

区分	契約要件・規制等
PSO対象	<ul style="list-style-type: none"><li>2018年（運輸法典再編）以降、PSOは入札による実施が原則とされる（一部は直接委託）。</li><li>PSO対象の地域公共交通については、所管する交通当局が組織権限を有し、実質的にオープンアクセスの参入は厳しく制約されている。事業者に対しては、福祉政策等による割引運賃への補填に加え、EC規則の枠組み内でPSC履行に伴う純費用が補償される。</li><li>①全国PSO：長距離幹線鉄道（TET：Trains d'Équilibre du Territoire）</li><li>夜行列車を含む国家的公益性を有する路線として位置づけられ、中央政府が契約主体となり、現在はSNCF VoyageursとPSCを締結している。</li><li>②地域PSO：地域鉄道（TER：Transport express régional）</li><li>地域圏は運輸法典に基づきAOM（Autorité Organisatrice de la Mobilité）として位置づけられる。TERは地域圏の総合交通政策および運賃統合の枠組みに組み込まれる制度となっている。</li></ul>
PSO対象外	<ul style="list-style-type: none"><li>高速鉄道（TGV）は、原則としてPSO対象外。</li><li>オープンアクセス事業者は、事業参入・運行計画について独立規制機関（ART：Autorité de régulation des transports）への申請および審査が必要。</li><li>EUのオープンアクセスの原則に基づき、法律による価格規制はなく自由競争である。</li><li>※SNCFに関しては、政令により全国運賃との比率に基づく上限水準が設定される。</li><li>法律や政策で定められた公共割引は適用対象となる。</li></ul>



## 根拠法

### EU加盟国に規則1370/2007を適用

#### 一般鉄道法 (Allgemeines Eisenbahngesetz : AEG)

AEGは、鉄道市場の競争条件・安全性・消費者保護を規定する1994年施行の基幹法であり、その後、規則1370/2007に基づくPSO制度との整合を確保するため、関連規定が補完・改定されてきた。

区分	契約要件・規制等
PSO対象	<ul style="list-style-type: none"><li>PSO対象となる鉄道旅客輸送のうち、近距離旅客鉄道（SPNV：Schienenpersonennahverkehr）サービスは州または州の委託を受けた組織（運輸連合など）、それ以外は連邦が権限当局となる。</li><li>PSCでは、運行本数や輸送力などのサービス水準・適用する運賃等に関する契約上の義務が定められる。PSCには、運賃収入の増減リスクを鉄道事業者が負担する契約形態（Nettovertrag）と、鉄道事業者はそのリスクを負わない契約形態（Bruttovertrag）などが存在する。</li><li>運賃は、各PSCや当該路線の含まれる運輸連合等が定めるものを適用する。</li></ul>
PSO対象外	<ul style="list-style-type: none"><li>長距離旅客鉄道（SPFV：Schienenpersonenfernverkehr）サービス、特に長距離高速鉄道（ICE等）については、現行の運用上、PSCの対象となっていない。</li><li>上限運賃規制は原則として適用されないが、鉄道旅客輸送における運賃および運送条件については、透明性の確保を目的として、事前に当局の認可を得る必要がある。ただし、国際協定に基づく運賃については、当該認可の対象外とされている。</li></ul>

#### 運輸連合

AEGにより、鉄道事業者同士（PSCの有無にかかわらず）が、運賃統合やダイヤ調整等を行うことは、地域公共交通サービスの統合に資する場合に限り、独禁法の適用対象外とされる。これらの協定等は、事前に連邦カルテル庁（Bundeskartellamt）への届出を行うことが必要である。



## 根拠法

### EU加盟国に規則1370/2007を適用

2015年法令（第112号）、2018年法令（第139号）等

イタリアでは、法律上のPSOに関する国内独自の詳細規定は最低限であり、中央政府・州が各事業者と締結する個別のPSCにおいて詳細が規定される。法律には地域公共交通（州権限）の制度が規定されている。

区分	契約要件・規制等
PSO対象	<p>① 全国PSO（中・長距離鉄道）</p> <ul style="list-style-type: none"><li>中央政府が契約主体となり、現在はイタリア国鉄（FS）グループのTrenitalia（トレニアリア）とPSCを締結している。PSCでは、規則1370/2007を明示的な法的根拠として締結されており、対象路線・サービス、割引制度、サービス水準などの義務が包括的に定義されている。また、鉄道事業者への補償額は契約期間中の年度ごとに一定額として定められている。</li><li>運賃設定については契約において規制が設けられており、同PSCおよび付属書において、最大変動率（ln）による価格上限が定められている。同条項によれば、許容された範囲内でのプライシングによって生じる収益の減少は鉄道事業者の負担となる。</li></ul> <p>② 地域PSO（地域・都市交通）</p> <ul style="list-style-type: none"><li>州が契約主体となり、事業者と地域PSCを締結する。</li><li>1997年立法令を根拠として、交通分野における権限の大幅な地方分権が行われている。同法令により、バス、トラム、地下鉄、地域鉄道等の公共交通（TPL：Trasporto Pubblico Locale）は州に権限が委譲されており、州は、地域交通計画の策定、地域PSCの締結補助金の交付、交通連合・運輸機関の設立および運営に関する権限を有する。</li></ul>
PSO対象外	<ul style="list-style-type: none"><li>主な路線は高速鉄道（Frecciarossa、Italo等）、一部の長距離区間（IC）など</li><li>EUのオープンアクセスの原則に基づき、自由競争（価格規制なし）とする。法律や政策で定められた公共割引は適用対象となる。</li></ul>



## 根拠法

### EU加盟国に規則1370/2007を適用

#### 鉄道セクター法 (Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario)、州の法令等

各PSO対象路線の具体的なサービス・運賃等はPSOの閣議決定文書に定められ、公開されている。  
鉄道セクター法の適用対象はRFIG（全国的鉄道）に限定されている（第4条）。

区分	契約要件・規制等
PSO対象	<ul style="list-style-type: none"><li>鉄道輸送は原則として自由競争に基づくものとされつつ、EUの枠組みに従い、PSOの場合は例外と位置づけられている。PSOは2017年12月15日の閣議決定により指定されており（現行内容は2023年官報により整理）、商業的な供給が難しい（「いかなる補償も受けない場合に提供され得るサービスの水準が不十分な」）路線を対象とする。契約主体は中央政府であるが、自治州もRFIGの区間に対してPSO指定を申請することができ、その場合の費用は当該自治州が負担する。</li><li>現行のRFIGを対象とするPSCは、中央政府が閣議や政府経済問題委員会の意見を踏まえて区間等を指定し、スペイン国鉄（Renfe）との間で2018～2027年を対象として締結されている。サービス条件や補償額などの契約内容は社会経済状況に応じて適宜調整されている。PSCでは、原則として運行主体に排他的な権利が付与される。また、運賃設定については、PSOの場合には最大価格が設定され得ることが規定されている。</li><li>RFIG以外の地方鉄道路線については自治州が独自の法令枠組みのもとで運営・PSCを担うことが可能である。カタルーニャ州政府が設立・運営するFGC（Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya）はその代表例である。</li></ul>
PSO対象外	<ul style="list-style-type: none"><li>主な路線は高速鉄道（AVE）、長距離区間など</li><li>EUのオープンアクセスの原則に基づき、自由競争（価格規制なし）とする。</li><li>法律や政策で定められた公共割引は適用対象となる。</li></ul>



## 根拠法

### 2023年 運輸公共サービス義務規則（SI 2023 No.1369）等

EU離脱後、PSOに関する枠組みとして「2023年運輸公共サービス義務規則（SI 2023 No.1369）」が制定され、規則1370/2007の内容が国内法として再構成された。コンセッション（従来のフランチャイズ）契約に由来する鉄道運行は、原則として同規則の適用対象外とされる。

※従来の「フランチャイズ契約」は、2024年 旅客鉄道サービス法により廃止され、現在はNRC（National Rail Contract）へ移行。

区分	契約要件・規制等		
PSO対象	<ul style="list-style-type: none"><li>商業的な競争が成立しない旅客輸送サービスについて、中央政府または地方政府が適用範囲およびサービス仕様を定め、PSOを付与する。PSOは公共交通政策全体の方針に準拠して指定される。</li><li>規則において、地方自治体が自ら公共交通サービスを運営・提供する場合の制度的枠組みが定義されている。具体的には、サービス提供形態（直営または内部委託）や内部事業者の活動範囲の制限（管轄区域内）が規定されている。</li><li>運賃設定方法は、PSCまたは規則に明記することが必須。中央政府または地方政府は、適正利益を超えないことを条件に運賃水準・割引・上限・収益配分を決定できる。補助金算出方法はPSCを締結する当局が決定し、運行事業者が公共交通以外の事業を行う場合は会計分離を行うことが義務付けられ、PSO事業のコスト・収益を、他部門へ転用することは禁止とされている。</li></ul>		
PSO対象外	<ul style="list-style-type: none"><li>都市交通や長距離鉄道サービスは、原則としてPSO対象外となる。</li><li>運賃設定に関する制約は以下のとおり。</li></ul> <table border="1" data-bbox="282 1215 1841 1382"><tr><td data-bbox="282 1215 1058 1382"><b>◆ NRC（コンセッション契約）＝規制部門</b> 中央政府がプライスカップや公共割引を決定。 運賃制度は、政策的拘束力を持つ文書として公表。 ※NRC自体は、PSO対象・対象外にかかわらず適用され得る。</td><td data-bbox="1058 1215 1841 1382"><b>◆ オープンアクセス事業者＝非規制部門</b> 原則として自由運賃。法律や政策で定められた公共割引は適用対象となる。 ※国際列車ユーロスターなどが該当</td></tr></table>	<b>◆ NRC（コンセッション契約）＝規制部門</b> 中央政府がプライスカップや公共割引を決定。 運賃制度は、政策的拘束力を持つ文書として公表。 ※NRC自体は、PSO対象・対象外にかかわらず適用され得る。	<b>◆ オープンアクセス事業者＝非規制部門</b> 原則として自由運賃。法律や政策で定められた公共割引は適用対象となる。 ※国際列車ユーロスターなどが該当
<b>◆ NRC（コンセッション契約）＝規制部門</b> 中央政府がプライスカップや公共割引を決定。 運賃制度は、政策的拘束力を持つ文書として公表。 ※NRC自体は、PSO対象・対象外にかかわらず適用され得る。	<b>◆ オープンアクセス事業者＝非規制部門</b> 原則として自由運賃。法律や政策で定められた公共割引は適用対象となる。 ※国際列車ユーロスターなどが該当		



## 根拠法

### 旅客運送法 (Personenbeförderungsgesetz : PBG)

PSOに相当する概念「アクセス機能 (Erschließungsfunktion)」が根拠法 (第3条) で規定される。住民が通年居住する地域 (Ortschaften) へのアクセスを確保する定期旅客輸送の路線や区間が対象となる。

※スイスではEUの規則1370/2007に対応するPSO規定が明示されているわけではなく、本資料ではPBGにおける、政府が発注した「アクセス機能」を有するサービスを、機能的にPSOに相当する制度として整理している。

区分	契約要件・規制等
アクセス機能を有する	<ul style="list-style-type: none"><li>定期旅客輸送は原則として連邦の独占的権限に属し、アクセス機能を有するサービスについては、連邦が関係する州の意見を聴取した上でコンセッションを付与することができる。</li><li>アクセス機能を有するサービスのうち、連邦および州によって発注された場合は、未回収費用が補填される。補填は計画計算に基づいて行われ、運賃収入等で賄えない部分が対象とされる。連邦および州は予算に基づき、共同で発注したサービスの未回収費用を事業者に補填する。この場合、総補償額のうち連邦政府の負担割合は原則50%とされている。連邦および各州の費用負担割合は少なくとも4年ごとに見直される。</li></ul>
アクセス機能を有さない	<ul style="list-style-type: none"><li>一部の都市内交通は、アクセス機能の定義に該当しない。また、軽微な旅客輸送 (観光用の小型ケーブルカーなど) については、州が事業を許可する制度が設けられている。</li><li>越境旅客輸送については特則が設けられており、連邦が外国との協定を締結することにより実施され、国内の地域旅客輸送とは異なる取扱いがなされる。</li><li>アクセス機能を有さない旅客輸送事業を行うにあたっては、PBGに定める要件 (経済的合理性など) を満たす必要がある。また、補助については連邦は関与しないが、連邦の補助スキームとは別枠で、州または自治体が関与する余地があると解される。</li></ul>



## 第III部：運用

### 欧州各国の運賃体系・関連制度

- 各国の代表的な運賃体系・制度
- 運賃・委託費への物価変動対応に関する制度
- 各国の政策的運賃割引制度

# 列車の類型別：市場区分・運賃体系との対応

鉄道・列車の区分と市場区分の関係性について、本調査で対象とした各国で概ね共通する事項を下表に整理した（国ごとに制度の細部には差異がある）。

圏域区分【例】	鉄道事業の管轄主体	市場区分	運賃制度
複数の国を跨ぐ【ユーロスターなどの国際列車】	走行する区間の国ごとの中央政府	商業サービス	列車ごとの自由化運賃
国内で複数の地域圏・州を跨ぐ①【TGV、ICEなどの高速列車】	中央政府	商業サービス	列車ごとの自由化運賃
国内で複数の地域圏・州を跨ぐ②【高速列車ではない一般の長距離列車】	中央政府※一部を地方政府に移管している場合もある	商業サービスとPSOサービスの位置づけは国によって異なる	PSOによって設定される規制運賃＋国鉄系の全国運賃
単一の地域圏・州で完結する【RE/RB、TERなどの快速・普通列車】	地方政府（地域圏・州など）※一部の国では中央政府が全国一律で管轄している場合もある	主にPSOサービス	PSOによって設定される規制運賃＋国鉄系の全国運賃
都市・都市圏内で完結する【S-Bahn、RERなどの高頻度列車】	地方政府（州あるいは大都市、都市圏が組織した連合など）	主にPSOサービス	都市圏（運輸連合等）による公共交通統合運賃

# 商業サービス（主に都市間・高速列車）の運賃制度

## ● 運賃の基本的な考え方

- 各国共通して、運賃と特急料金が一体となった包括運賃制度が基本となる。
- EU加盟国と英国では、運行する事業者が列車・区間ごとに設定する変動制の運賃が適用される。
- スイスでは、幹線を含めた国内ネットワークを連邦鉄道以外の事業者も保有・運行しているが、これらを一枚の切符で通算して利用できる「直通運賃制度（ダイレクト・サービス）」が適用される。

## ● 各国における座席指定制度

フランス（TGV）・イタリア （Frecciarossa・Italo）・スペイン（AVE）	ドイツ・スイス （ICE/ICなど）	英国 （Azumaなど）
完全指定制	任意指定制	
購入と同時に列車・座席が指定され、自由席のように指定以外の列車・座席を利用することはできない。	任意の区間・座席を <b>有料</b> で指定可能	任意の区間・座席を <b>無料</b> で指定可能
	あらかじめ列車・座席を指定した格安チケットもある。	

# 各国首都圏のPSOサービスの運賃制度

国名 (首都)	首都圏 運賃制度	利用可能な 主要交通	首都圏 運賃目安	日本円 ※1	鉄道・公共 交通の税率	標準税率 ※2
フランス (パリ)	均一運賃制	地下鉄・ RER・ バス・トラム	1回券 € 2.05~€ 2.55	381~ 474円	10.0% (軽減税率)	20.0%
ドイツ (ベルリン)	ゾーン運賃制	S-Bahn・U- Bahn・トラ ム・バス	ABエリア € 4	744円	7.0% (軽減税率)	19.0%
イタリア (ローマ)	時間制	地下鉄・バ ス・トラム	BIT1回券 €1.5 100分間有効	279円	10.0% (軽減税率)	22.0%
スペイン (マドリード)	ゾーン運賃制	地下鉄・ 近郊列車・バ ス	1回券 (ZoneA) €1.5~ €2	279~ 372円	10.0% (軽減税率)	21.0%
英国 (ロンドン)	ゾーン運賃制	地下鉄・バ ス・DLR・ト ラム・TfL Rail	Zone 1-2 £4.1	877円	0.0% (非課税)	20.0%
スイス (ベルン)	ゾーン運賃制	トラム・バス	1回 (Zone1-2) CHF4.6 60分間有効	929円	2.6% (軽減税率)	8.1%

※1：2026年4月の平均レートにて算出：1ユーロは約186円、1ポンドは約214円、1スイスフランは約202円

※2：ヨーロッパにおける標準税率とは、日本の消費税に相当する付加価値税（VAT）の基本となる税率

# 各国首都圏のPSOサービスの運営補助制度

国名 (首都)	運営補助
フランス (パリ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>フランス中央政府、イル=ド=フランス地域圏、パリ市等からの補助金</li> <li>企業からのモビリティ負担金 (Versement Mobilité) : 都市交通税</li> </ul>
ドイツ (ベルリン)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ドイツ連邦政府の法律に基づき、「地域交通」の維持を目的とする補助金の交付</li> <li>ベルリン市の税収からの補填</li> </ul>
イタリア (ローマ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>イタリア中央政府の交付金：運輸省等の国家予算からの補助金</li> <li>ラツィオ州やローマ市が運行赤字の一部に対して補填</li> </ul>
スペイン (マドリード)	<ul style="list-style-type: none"> <li>スペイン中央政府とマドリード州が鉄道や地下鉄等に対して補助金を交付</li> <li>マドリード市が市内のバス等に対して資金を交付</li> </ul>
英国 (ロンドン)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ビジネスレート (Retained Business Rates) : 固定資産税の一部が助成金の財源</li> <li>ロンドン市民が支払う住民税 (カウンシル税) の一部が交通財源</li> <li>ロンドン交通局 (TfL) は補助金以外に、ロードプライシング (渋滞税等)、不動産開発等の自主財源と組み合わせて運営を維持</li> </ul>
スイス (ベルン)	<ul style="list-style-type: none"> <li>スイス連邦政府による、幹線鉄道の維持や地域を跨ぐ交通ネットワークに対する財政支援</li> <li>ベルン州及び市町村は都市圏や地域内の公共交通を管轄し、財政運営の責任を負う。</li> </ul>

# 物価変動への対応

- 各国のPSOに相当するサービスにおける物価変動（主にインフレ）の運賃または委託費への連動の方法について以下に整理する。

国名	物価変動への主な対応方
フランス	運賃改定において物価指数等に連動させる全国的なルールは無いが、近年の運賃改定事例ではインフレ率+1%を基準とした例がある（イル＝ド＝フランス圏）。
ドイツ	運賃改定において物価指数等に連動させる全国的なルールは無し。一方、個別のPSCにおいて、事業者への補償額に物価・賃金等のスライド条項が入るケースが存在する。
イタリア	運賃改定において物価指数等に連動させる全国的なルールは無し。個別のPSCにおいて、年次で運賃更新を行うこととされ、プライスカップ制におけるインフレ項に用いる指数や改定上限率の考え方などは地域ごとの判断でさまざまである。
スペイン	公共部門が関与する価格・料金が、指数に自動で連動することを抑制する法体系（デスインデクサシオン＝脱指数化）が整備されている。 物価変動の影響は消費者ではなく行政が負担する指向が強い。
英国	運賃改定において、一部券種にプライスカップ制が導入されている。RPI（小売物価指数）を基準指標として改定上限率を設定する。
スイス	運賃を物価指数等に連動させる法制度はない。価格規制により利用者負担を抑制しようとする指向が強く、契約による委託費（費用補償）の引上げによって対応するケースが多い。

# 障害者のための割引制度

- 欧州におけるアクセシビリティは、障害に基づく差別の禁止および社会参加の保障という基本権の一内容として位置づけられる（EU基本権憲章21条・26条）。このため、欧州全体において障害者支援策は公共政策として制度的に確保され、運賃制度の中に組み込まれている。

国名	長距離輸送における割引	近距離輸送における割引	法定義務	補填
フランス	あり	あり	近距離のみあり (地域圏とのPSC)	近距離のみあり (地域圏が補償)
ドイツ	あり	あり (無料)	近距離のみあり (SGB IX)	近距離のみあり (連邦の社会保障制度に基づく財源を背景として、州が補償)
イタリア	あり	あり	近距離のみあり (PSCや一般規則)	近距離のみあり (州や自治体が補償)
スペイン	あり	あり	近距離のみあり (PSCや一般規則)	近距離のみあり (自治体や中央政府が補償)
英国	あり (3分の1)	あり (3分の1)	あり (Railway Act 1993に基づく民営化制度設計下の契約義務)	あり (中央政府との契約における収支調整・補償)
スイス	あり	あり	近距離中心にあり (障害者差別禁止法と公共交通の制度設計に基づく)	あり (包括的公共交通補助に内包)

# 学生・若年層のための割引制度

- 日本の通学定期運賃に概ね相当する、学生、または若年層を対象とした割引制度は、PSOサービスにおける運賃政策の一環として、公共交通を管轄する行政主体（州・地域・自治体等）によって制度化されている。
- 学生、または若年層を対象とした割引運賃の提供に伴う減収は、PSOサービスに対する補償の算定枠組みの中で考慮され、PSC、または一般規則に基づく補償として制度的に処理される。
- 上記に基づき、行政主体による政策として義務づけられた学生、または若年層を対象とした割引運賃については、鉄道事業者が自らの裁量により負担を単独で引き受けるという構造とはなっていない。

## ■日本と欧州各国の思想の違い

日本	欧州
<ul style="list-style-type: none"> <li>利用範囲を通学経路に限定</li> <li>上記に対する大幅な割引の提供</li> <li>事業者単位での契約</li> <li>➤ 学校に通うための移動を支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用資格を学生に限る場合も、利用範囲は通学経路に限定せず</li> <li>指定されたゾーン内において、乗り放題</li> <li>ゾーン内で運行されている、鉄道以外の公共交通機関の利用も可能に</li> <li>➤ 若者の生活圏全体での移動を保障</li> <li>➤ 公共交通機関間における競争を排除 (モーダルシフト政策と整合)</li> </ul>

## ■欧州6カ国の首都圏における学生、若年層のための割引運賃

国名	管轄組織名	概要
フランス	Île-de-France Mobilités	11～26歳のイル・ド・フランス圏在住の就学者を対象とした、年間401.3ユーロでイル・ド・フランス全域の公共交通機関が乗り放題となるImagine Rが通学定期運賃に相当。
ドイツ	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg	ベルリン市、またはブランデンブルク州内の学校に通学する義務教育課程の生徒を対象とした、指定エリア内の公共交通機関が1ヵ月間乗り放題となるMonatskarte Schülerが通学定期運賃に相当。その他にも、行政による支援制度として、ベルリン市の初等・中等教育課程の生徒を対象とした、同市内の公共交通機関が無料で乗り放題となるSchülerticket Berlinなどあり。
イタリア	Regione Lazio	ラツィオ州内で就学する26歳未満の学生を対象とした、指定ゾーン内の公共交通機関が1年間乗り放題となるAbbonamento Annuale Lazio Studentiが通学定期運賃に相当。
スペイン	Consorcio Regional de Transportes de Madrid	15～25歳を対象とした、月額10ユーロでマドリード州全域の公共交通機関が乗り放題となるAbono Jovenが通学定期運賃に相当。
英国	Transport for London	指定ゾーン内の公共交通機関が一定期間乗り放題となるTravelcardが定期運賃に相当。Travelcardそのものに通勤・通学・一般利用の区別は設けられていないが、18+ Student Oyster photocard (ロンドンの対象教育機関に在籍する18歳以上の学生向けの割引資格証)の保有者は、Travelcardがおよそ30%割引に。
スイス	Libero Tarifverbund	6～24歳を対象とした、指定ゾーン内で公共交通機関が一定期間乗り放題となるJugend-Aboが通学定期運賃に相当。