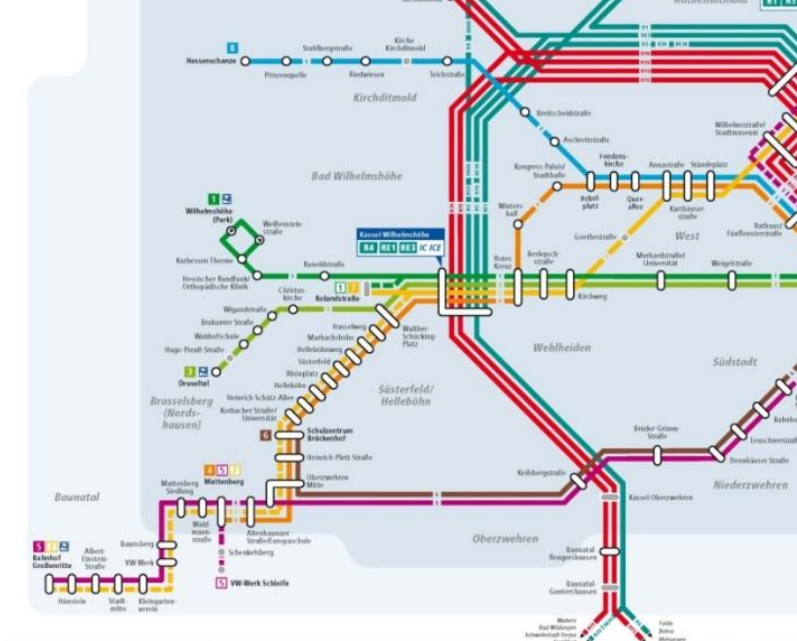


海外の地域公共交通プライシング

遠藤俊太郎 (交通経済研究所)

2023年3月16日

【運賃のシステム】



Tarifinformation: Fahrkarten und Preise

Stand: 01.01.2023
Alle Angaben in Euro

Preisstufe	Kurzstrecke ^{a)}	Stadt Kassel	Kassel Plus ^{b)}	5	1	2	3	4	5	6	7	8
Einzelfahrkarten												
Einzelfahrkarte	1,90	3,00	3,90	1,80	2,30	3,70	4,70	6,00	7,40	8,70	10,00	11,70
Einzelfahrkarte U18 ^{d)}		1,90	2,40	1,20	1,50	2,10	2,70	3,30	4,10	4,90	5,70	6,50
RabattTickets												
SerTicket ^{e)}		2,70	3,60	1,60	2,00	3,20	4,20	5,30	6,50	7,60	8,80	10,30
SerTicket U18 ^{e,d)}		1,50	2,00	1,00	1,30	1,80	2,40	3,00	3,90	4,50	5,10	5,70
SparTicket ^{f)}		1,50	1,90	0,90	1,10	1,80	2,30	3,00	3,70	4,30	5,00	5,80
SparTicket U18 ^{e,d)}		0,90	1,20	0,60	0,70	1,00	1,30	1,60	2,00	2,40	2,80	3,20
MultiTicket Single		6,40	8,20	3,60	4,90	8,20	9,30	11,90	14,70	17,30	19,90	22,50
MultiTicket		8,80	11,20	5,40	7,10	11,20	12,60	15,70	19,00	21,90	24,80	27,60
Allgemeine Zeitkarten												
Wochenkarte			25,50	15,00	19,30	26,70	30,80	37,00	46,00	55,00	64,50	71,00
Monatskarte		85,00	46,50	59,00	85,00	103,50	128,50	150,00	172,00	195,00	216,00	240,00
Jahreskarte		850,00	590,00	850,00	1.035,00	1.285,00	1.500,00	1.720,00	1.950,00	2.160,00	2.400,00	2.640,00
9 Uhr-Monatskarte		68,50	37,50	46,50	68,50	81,50	100,50	117,00	133,50	153,50	168,50	185,50
9 Uhr-Jahreskarte		685,00	375,00	465,00	685,00	815,00	1.005,00	1.170,00	1.335,00	1.535,00	1.685,00	1.855,00
Ausbildungszeitkarten												
Wochenkarte			19,50	10,00	12,90	19,40	22,80	28,50	36,50	43,00	51,00	58,50
Monatskarte			61,00	37,00	47,50	67,50	82,50	98,00	117,00	136,00	157,00	174,00
Zuschläge												
Einzelfahrkarte	AST	1,00	2,00									
Wochenkarte	1. Klasse	6,00	11,00									
Monatskarte		12,00	32,00									
Jahreskarte		120,00	320,00									
Netzkarten												
TagesTicket Nordhessen Single												22,50
TagesTicket Nordhessen												27,60
WochenendTicket Nordhessen Single												22,50
WochenendTicket Nordhessen												27,60
SparCard Abo / Monat												9,00

a) gilt ohne Umsteigen, nur im KasselPlus-Gebiet, im Bus- und Tramverkehr bis 4 Haltestellen nach der Einsteigehaltestelle, im Eisenbahnverkehr bis 3 Eisenbahnstationen
 b) umfasst: Stadt Kassel, Ahnatal, Baunatal, Calden, Espenau, Feldbrück, Fukatal, Habichtswald, Kaufungen, Lohfelden, Nestle, Niestetal, Schauenburg, Staufenberg und Vellmar
 c) gilt in der Kernstadt Bad Wildungen einschließlich Reinhardshausen, in den Kernstädten Bad Soden-Altenfeld, Frankenberg, Korbach, Melungen, Niestetal, Reinhardshagen und Witzenhausen
 d) 7 - 17 Jahre
 e) Preis je Fahrt
 f) nur gültig in Verbindung mit einer SparCard

© Nordhessischer VerkehrsVerband 2023

Auskünfte und Informationen

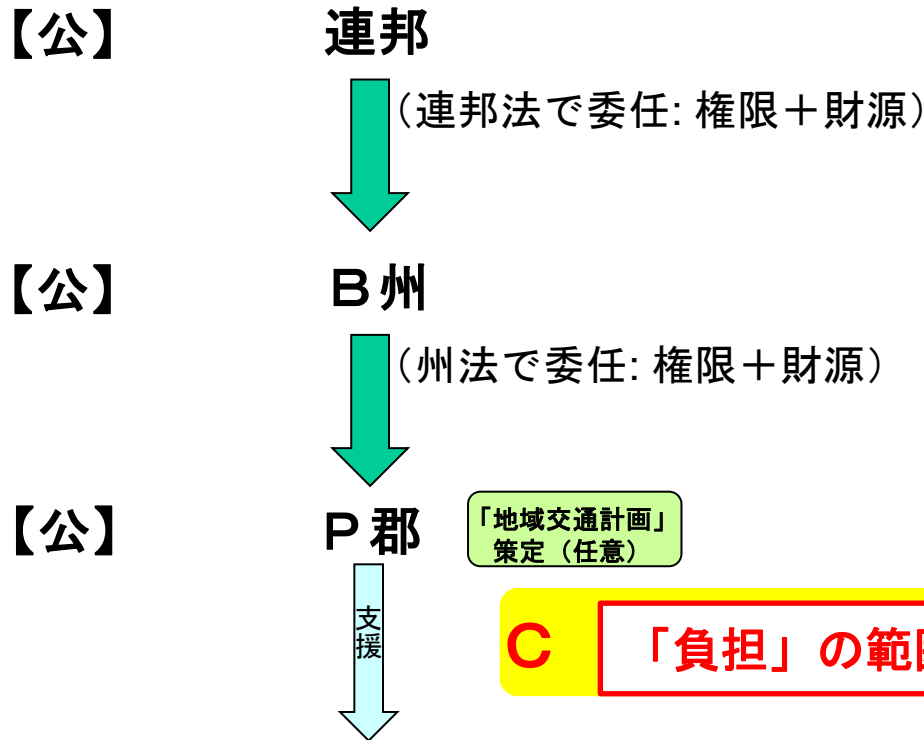
NVV-Service-Telefon
0180-234-0180

www.nvv.de

NVV

【輸送契約に基づかない公共交通サービスの提供】バイエルン州の一部等

事業者が各社独自で（もしくは事業者の連合体としての運輸連合が）サービス水準を設定し、運賃を定めて利用者から運賃を得る。自治体は補助等で事業者を支援。



C 「負担」の範囲 独立経営＝運賃収入で賄う、ではない。



A 「サービス水準」の設定

B 「コスト」の範囲

【地域公共交通の運営スキーム】 輸送契約に基づく輸送サービス提供の場合

連邦

責任・権限・予算

州

委任組織

郡

郡独立市

計画・
発注者

市

町村

契約・
発注

契約・
発注

契約・
発注

交通事業者

交通事業者

交通事業者

受注者

受注者

市内交通
(トラム・バス等)

郡内交通
(トラム・バス等)

鉄道 (地域輸送≒非優等列車)
広域/地域間バス 等



※公営・公営企業・民営が混在

A 「サービス水準」の設定

B 「コスト」の範囲

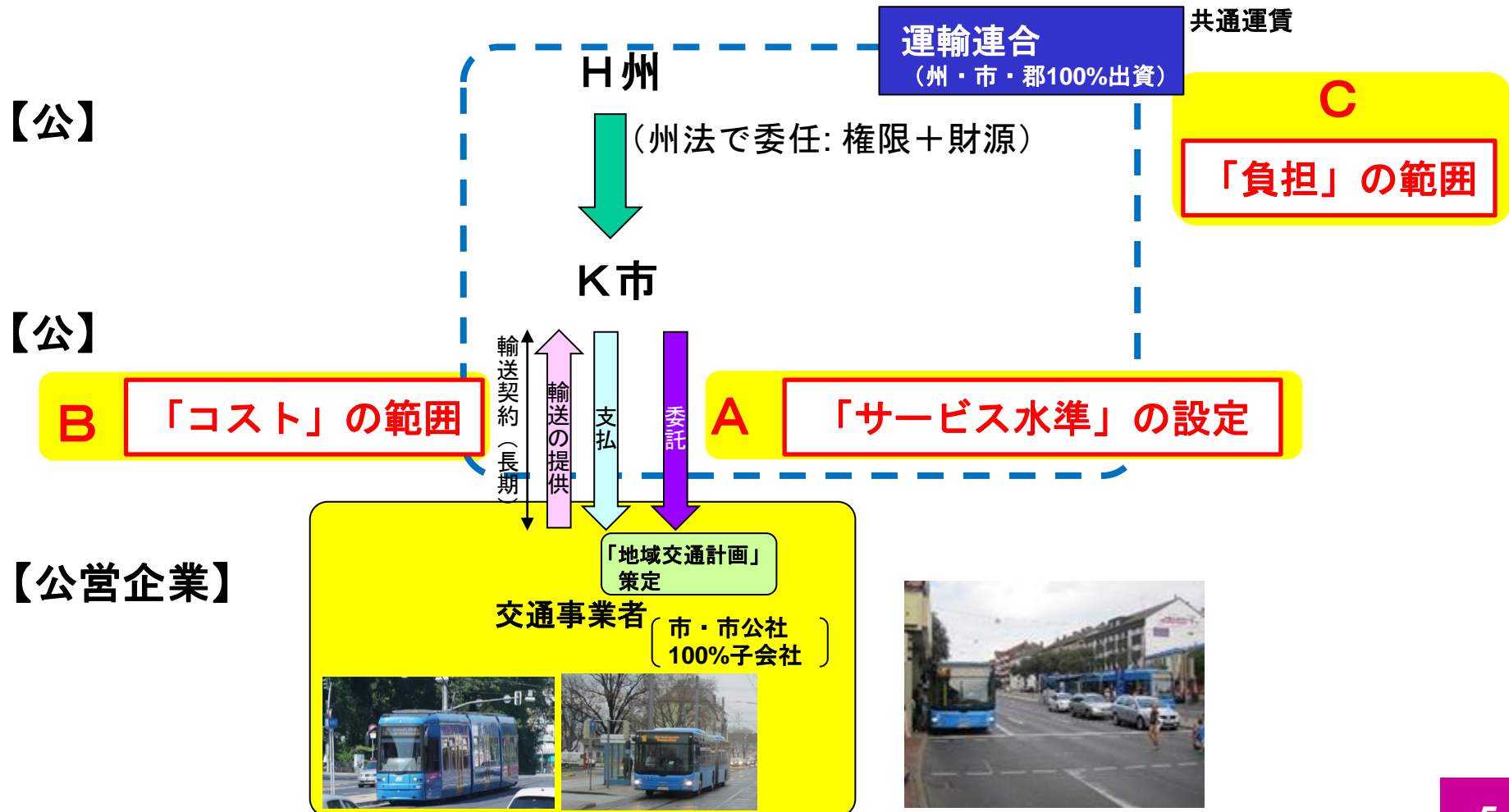
計画・発注者：受注者

C 「負担」の範囲

計画・発注者：利用者

【輸送契約に基づき公共交通サービスが提供されている場合】 ヘッセン州等

市や郡がサービス水準を設定し、（州と市・郡で構成する運輸連合が）運賃を定めて利用者から運賃を得る。事業者は市や郡と輸送に関する契約を締結し輸送を提供。



費用の議論と運賃の議論は別

1. コスト

(1) 事業費用的見方

人件費	燃料費	修繕費 (メンテナンス)	固定資産の 費用	その他 費用
-----	-----	-----------------	-------------	-----------

※その他費用とは、間接部門のコスト委託料 規制対応コストなど



公が交通事業者を公募・契約発注する際の積算に使用

(地域から事業者にくら払うのか)

(2) 法律上・運賃計算上の見方 (標準コスト)

人件費	燃料費	修繕費 (メンテナンス)	固定資産の 費用	その他 費用	一定利益
-----	-----	-----------------	-------------	-----------	------

※配分ルールが問題

※一定利益、A×レートベース 適正な決め方

2. 負担に関する基本的考え方

(1) 厳格な独立採算で黒字

運賃として収受



公共交通が黒字であるケースが限られ、都市部においても2.(1)は非常にまれ。

基本的に2.(2)の世界のみで議論

(2) 厳格な独立採算で赤字

運賃として収受	どこかが補填
---------	--------

コストより多いケースも考えられる。

補填する主体は、事業者、公共(税)、その他のパターンもありうる。

3. 負担する主体の例

(1) 委託料的考え方 (契約方法の例)

(1)-1. 費用の全額を委託する場合

運賃収入	運賃収入と 運行経費の差
契約に託された「費用としてみる」範囲	



契約形態により異なる
グロス契約／ネット契約：運賃収入の取扱
ネット契約の場合、基本は(1)-1のパターン
グロス契約の場合、事業者と運賃収入は無関係

(1)-2. 費用の全額ではなく、一部を委託する場合

契約に託された「費用としてみる」範囲		範囲外の費用
運賃	公共補填	事業者負担

※共通費相当 固定費、待機費用、オペレータコストなど。

(2) 分かち合い (例)

利用者 (運賃)	公共(税) (非利用者含む住民全体)	事業者 (内部補助)
-------------	-----------------------	---------------

公共(税)には、スポンサー型がある
ex) チョイソコの協賛型、モーターボート収益など。



利用者にどの程度負担してもらうのか
利用者をどう増やしていくのか
政治判断、政治決着の世界

(3) 無償の場合

公共(税) (非利用者含む住民全体)

公共(税)には、スポンサー型がある
ex) チョイソコの協賛型、モーターボート収益など。

【地域公共交通のサービス水準】都市と郊外、中山間地域

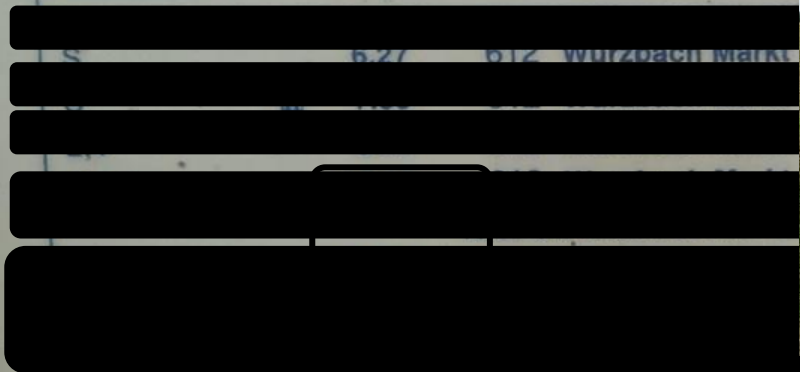
Wurz

月曜 - 金曜

Anmerkung

Abfahrt

Linie Zielort



土曜 **Samstag**

Kein Betrieb 運行なし

日曜・祝日 **Sonn- und Feiertag**

Kein Betrieb 運行なし

【サービス水準決定】ドライバー不足による制約の発生

← → ↻ 🔒 https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw39-pa-verkehr-berufskra... ☆ 📄 📄 📄

 Deutscher Bundestag **ドイツ連邦議会**

Abgeordnete Parlament Ausschüsse Internationales Dokumente Mediathek Presse Besi 🔍

← zurück zu: Textarchiv

Dokumente

バス・トラックドライバーが8万人不足

Experten: Es fehlen bis zu 80.000 Lkw- und Busfahrer



Die Spitzenverbände der deutschen Bus- und Güterkraftverkehrsbranchen klagen über einen gravierenden **Fahrpersonal**mangel und fordern schnelle Gegenmaßnahmen. Dies wurde in der öffentlichen Anhörung des **Verkehrsausschusses** am **Montag, 26. September 2022**, deutlich.

Derzeit fehlen laut **Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL)** und **Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO)** etwa 60.000 bis 80.000 Berufskraftfahrer.

„Sicherstellung der Grundversorgung gefährdet“ **基礎的サービス確保に懸念**

In der Busbranche seien es aktuell 5.000. Bereits jetzt könnten infolge des Fahrpersonal mangels Kundenanfragen nicht bedient werden. Ohne zügige Reformen werde die Sicherstellung der Grundversorgung gefährdet. **Frank Huster** vom **Bundesverband Spedition und Logistik (BDLS)** wies zudem darauf hin, dass der Fahrermangel im Logistiksektor nicht auf Deutschland begrenzt ist.

Die Abgeordneten wollten von den neun eingeladenen Sachverständigen vor allem wissen, welche Möglichkeiten es gebe, die Situation auf dem quasi leergefegten Lkw- und Busfahrermarkt zu verbessern. Konkret ging es um Verbesserungen bei der Ausbildung, bei der Attraktivität des Berufsbildes und der Arbeitsbedingungen sowie beim Führerscheinwerb speziell bei potenziellen ausländischen Arbeitskräften.

„Kaum Bewerbungen von Auszubildenden“ **養成・教育への応募が僅少**

Aus erster Hand berichteten **Uta Alborn**, **Personalchefin des Dortmund Spezialtransportunternehmens Alborn**, und **Berthold Richter**, **Geschäftsführer des Leipziger Logistikunternehmens Halsped**, über die Schwierigkeiten, ausreichend Personal zu bekommen. Es gebe kaum Bewerbungen von Auszubildenden, der Kraftfahrerberuf sei „nicht gut angesehen“, sagte Alborn. Trotzdem werde alles versucht, Bewerber zu finden, und dafür würde auch Social Media genutzt. Auszubildende würden intensiv betreut und nach der Ausbildung übernommen.

Richter forderte gleiche Wettbewerbsbedingungen für deutsche und ausländische Logistikunternehmen. Osteuropäische Firmen würden sich oft nicht an die EU-weiten Kabotagebestimmungen halten. Kabotage ist gewerblicher Güterkraftverkehr mit Be- und Entladeort in einem Staat durch

Anerkennung von Fahrern aus Drittländern **国外からのドライバー確保**

Ilya Nothnagel, **Mitglied der Hauptgeschäftsführung des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK)**, sprach sich für eine Beschleunigung der Grundqualifikation aus, die neben dem Erwerb der Fahrerlaubnis für Berufskraftfahrer erforderlich ist. So sei die Prüfung im Zuge der Zuwanderung sprachlich angepasst worden. Eine Mehrsprachigkeit, wie von einigen gefordert, müsse wegen fehlender Rechtssicherheit noch weiter diskutiert werden.

Zu den Stellschrauben, an denen man drehe könne, gehörten die Anpassung der Regelungen des Wohnortprinzips bei der Prüfung in Europa, die Anerkennung der Prüfungen in den West-Balkanstaaten sowie die Anerkennung von Papieren von Fahrern aus Drittländern. Es sollten alle Register gezogen werden, um zu schauen – auch mit Blick auf das Demografie-Problem – wo man mehr qualifizierte Fahrer gewinnen könne.

„Ein Drittel der Fahrer ist älter 55“ **運転手の1/3以上が55歳以上**

BDO-Vertreter Patrick Orschulko kritisierte die hohen Kosten und die lange Dauer der Fahrerausbildung. Dies könnten die Betriebe bei dem hohen Bedarf an Busfahrern nicht stemmen. Die Ausbildung sei zu zeit- und kostenintensiv und müsse schlanker und effizienter werden, Ausbildung und Qualifikation sollten daher zusammengefasst werden. Um die Hürden für ausländische Beschäftigte zu senken, sollte die Anerkennung der Fahrerlaubnis EU-weit vereinheitlicht werden. Zudem sollten bei der Prüfung Fremdsprachen mitaufgenommen werden.

Jens Pawlowski vom **BGL** sagte, es sei „fünf vor zwölf“ in Bezug auf den Fahrermangel. Ein Drittel der Fahrer sei älter 55 Jahre, und diese gingen bald in Rente. „Wir haben ein riesiges Demografieproblem“, sagte Pawlowski. Deswegen müsse man schauen, wie man junge Menschen für diesen Beruf motivieren könne. In diesem Zusammenhang sei auch das Thema Digitalisierung wichtig. Wegen des Mangels müssten viele Unternehmen schon Aufträge ablehnen. Dies sei ein großes Problem für die Versorgung der Gesellschaft. Bei vielen Unternehmen ständen Fahrzeuge permanent auf dem Hof und würden gar stillgelegt. Durch die vielen ausländischen Unternehmen steige auch der Wettbewerbsdruck auf die deutschen Firmen.

„Das Qualifikationsniveau nicht beliebig senken“ **レベルは下げたくない**

Jürgen Kopp, **Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrverbände**, sprach sich ebenfalls dafür aus, bürokratische Hürden bei der Ausbildung zu senken. So müsse die Antragstellung verschlankt und schneller werden. Das heiße aber nicht, Anträge aus Drittstaaten weniger genau zu prüfen. Zudem müssten Arbeitsmodelle für Frauen im Personenverkehr geschaffen werden. Für den Güterverkehr gebe es nicht die eine Lösung. Er glaube nicht, dass es allein durch Verschlinkung und Zusammenlegung „urplötzlich“ mehr Fahrer gibt.

Frank Huster bezeichnete den Fahrermangel als europäisches Problem. An die Migration geknüpfte Erwartungen müssten deshalb relativiert werden. Eine Trendumkehr sei durch Migration nicht zu erwarten. Bei der Frage der Attraktivität des Fahrerberufs müsse man aber auch zur Kenntnis nehmen, dass es schlichtweg Berufe gebe, die „nicht angesagt“ seien. Das Berufsbild des Kraftfahrers passe nicht zu den Vorstellungen junger Menschen. Deshalb sei man angewiesen auf Unterstützung von Transportunternehmen aus dem Ausland. Gleichzeitig sollten die Zugangshürden für ausländische Fachkräfte verringert werden. Das Qualifikationsniveau dürfe aber nicht beliebig gesenkt werden.

Schiefner kündigt weitere Anhörungen an

Stefan Thyroke von der **Gewerkschaft verdi** sagte, die geforderte Absenkung der Zugangsvoraussetzungen seien aus Sicht von verdi ein Akt der Verzweiflung und Hilflosigkeit. Der Mangel an Berufskraftfahrern sei erklärbar und abwendbar. Allerdings habe noch niemand gesagt, was abgesenkte Zugangsvoraussetzungen an zusätzlichen Berufskraftfahrern bringe. Das sei aber die entscheidende Frage, um einschätzen zu können, ob das Risiko der Absenkung im Kauf genommen werden kann. Der Handlungsbedarf sei dringend, verdi sei aber gegen eine Absenkung der Zulassungsvoraussetzungen. Dies sei am Ende „ein Fass ohne Boden“. Die Politik sei gut beraten, von vornherein klar zu formulieren, wie weit man gehen würde. Nach Auffassung von verdi gebe es noch andere Möglichkeiten, den Fahrermangel zu beheben, ohne an der Qualität zu sparen. Es sei letztlich eine Frage der Job-Attraktivität für den Fahrer. Thyroke sprach sich dafür aus, dass der Ausbildungsbetrieb die Kosten des Führerscheinwerbs übernimmt.

Der **Ausschussvorsitzende Udo Schiefner (SPD)** versprach zum Abschluss der Anhörung, dass der Verkehrsausschuss bei dem Thema auf jeden Fall am Ball bleiben werde. „Der Ball müsse ganz schnell gespielt werden“, fügte er hinzu und kündigte weitere Anhörungen zu dem Thema an. (mwo/27.09.2022)

Zeit: Montag, 26. September 2022, 14.30 Uhr bis 16 Uhr
Ort: Berlin, Paul-Löbe-Haus, Sitzungssaal E.600

【サービス水準決定】ドライバー不足による制約の発生



Ist ebenfalls von den Einschränkungen betroffen: die zwischen Baunatal und Holländischer Straße verkehrende Straße 5. Unser Archivfoto zeigt eine Tram auf der Unteren Königsstraße. © Pia Malmus

RB15

Es kommt zu außerplanmäßigen Fahrausfällen wegen erhöhtem Krankenstand.
Folgende Fahrten sind betroffen:

- Um 08:49 Uhr ab **Bad Homburg** nach **Brandoberndorf**
- Um 08:53 Uhr ab **Grävenwiesbach** nach **Bad Homburg**
- Um 09:49 Uhr ab **Bad Homburg** nach **Brandoberndorf**
- Um 10:13 Uhr ab **Brandoberndorf** nach **Bad Homburg**
- Um 11:13 Uhr ab **Brandoberndorf** nach **Bad Homburg**
- Um 12:09 Uhr ab **Usingen** nach **Bad Homburg**
- Um 12:49 Uhr ab **Bad Homburg** nach **Brandoberndorf**
- Um 12:53 Uhr ab **Grävenwiesbach** nach **Bad Homburg**
- Um 13:49 Uhr ab **Bad Homburg** nach **Brandoberndorf**
- Um 14:49 Uhr ab **Bad Homburg** nach **Brandoberndorf**
- Um 13:53 Uhr ab **Grävenwiesbach** nach **Bad Homburg**
- Um 15:13 Uhr ab **Brandoberndorf** nach **Bad Homburg**
- Um 16:13 Uhr ab **Brandoberndorf** nach **Bad Homburg**
- Um 16:23 Uhr ab **Usingen** nach **Bad Homburg**
- Um 17:13 Uhr ab **Brandoberndorf** nach **Bad Homburg**
- Um 17:53 Uhr ab **Grävenwiesbach** nach **Bad Homburg**
- Um 19:13 Uhr ab **Brandoberndorf** nach **Bad Homburg**

Mangels Personal werden ab Montag in Kassel Linien verkürzt und Takte verlängert.

Kassel – Wegen anhaltender Personalprobleme schränkt die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) ihren Fahrplan für den Bus- und

kassel-ausfallen-91712394.html

費用の議論と運賃の議論は別

1. コスト

(1) 事業費用的見方

人件費	燃料費	修繕費 (メンテナンス)	固定資産の 費用	その他 費用
-----	-----	-----------------	-------------	-----------

※その他費用とは、
間接部門のコスト
委託料
規制対応コストなど

※配分ルールが問題



**公が交通事業者を公募・契約発注する際の
積算に使用**

(地域から事業者にいくら払うのか)

(2) 法律上・運賃計算上の見方 (標準コスト)

人件費	燃料費	修繕費 (メンテナンス)	固定資産の 費用	その他 費用	一定利益
-----	-----	-----------------	-------------	-----------	------

※一定利益。
A×レートベース
適正な決め方

A

2. 負担に関する基本的考え方

(1) 厳格な独立採算で黒字

運賃として収受

コストより多いケース
も考えられる。



**公共交通が黒字であるケースが限られ、
都市部においても2.(1)は非常にまれ。**

基本的に2.(2)の世界のみで議論

(2) 厳格な独立採算で赤字

運賃として収受	どこかが補填
---------	--------

補填する主体は、事業者、
公共(税)、その他のパ
ターンもありうる。

3. 負担する主体の例

(1) 委託料的考え方 (契約方法の例)

(1)-1. 費用の全額を委託する場合

運賃収入	運賃収入と 運行経費の差
契約に託された「費用としてみる」範囲	



契約形態により異なる

グロス契約／ネット契約：運賃収入の取扱

ネット契約の場合、基本は(1)-1のパターン

グロス契約の場合、事業者と運賃収入は無関係

(1)-2. 費用の全額ではなく、一部を委託する場合

契約に託された 「費用としてみる」範囲		範囲外の費用
運賃	公共補填	事業者負担

※共通費相当
固定費、待機費用、
オペレータコストなど。

(2) 分かち合い (例)

利用者 (運賃)	公共(税) (非利用者含む住民全体)	事業者 (内部補助)
-------------	-----------------------	---------------

公共(税)には、スポンサー
型がある
ex) チョイソコの協賛型、
モーターボート収益など。



利用者にどの程度負担してもらうのか

利用者をどう増やしていくのか

政治判断、政治決着の世界

(3) 無償の場合

公共(税) (非利用者含む住民全体)

公共(税)には、スポンサー
型がある
ex) チョイソコの協賛型、
モーターボート収益など。

【運賃のシステム】

利用者負担をいくりにするのか、の議論

「公」側で決定（サービス水準とは違うところで決定される場合あり）

Fahrkarten und Preise

Angaben in Euro

Preisstufe	Kurzstrecke a)	Stadt Kassel	Kassel Plus b)	1	2	3	4	5	6	7	8
Einzelfahrkarte											
Erwachsene	1,80	3,00	4,00	2,30	2,60	4,50	5,70	7,10	8,40	9,70	11,20
Jugendliche		1,80	2,50	1,40	2,00	2,60	3,20	4,00	5,00	5,90	7,00
Sparticket											
5er Ticket Erwachsene d)		2,70	1,60					6,20	8,00	9,80	11,60
5er Ticket Jugendliche d)		1,90	1,00	1,20	1,70	2,30	2,90	3,60	4,50	5,40	6,30
Monatsticket Single		4,20	4,20					14,10	16,70	18,90	21,30
Monatsticket Single		7,80	5,90	6,50	9,90	11,50	14,10	17,10	19,70	22,20	24,40
TagesTicket Nordhessen Single											21,30
TagesTicket Nordhessen Single											24,40
WochenendTicket Nordhessen Single											24,40
WochenendTicket Nordhessen Single											29,00

Anmerkungen:
 a) gilt ohne Umsteigen, nur im KasselPlus- und im Bus- und Straßenbahnverkehr bis zu 4 Haltestellen, im Eisenbahnverkehr für Fahrstrecken bis zu 10 km
 b) KasselPlus umfasst: Stadt Kassel, Ahnatal, Baunatal, Calden, Espenau, Fulda, Fulda, Habichtswald, Kaufungen, Lohfelden, Niestetal, Schauenburg, Staufenberg und Vellmar
 c) gilt in der Kernstadt Bad Wildungen einschl. Reinhardshausen, in den Kernstädten Bad Sooden-Allendorf, Frankenberg, Korbach, Melsungen, Niestetal, Reinhardshagen und Witzenhausen
 d) Preis je Fahrt

公共交通共通運賃

優等列車除く

市内1回 € 3,00

(約420円)

EUR
9,00!!!

Fahrkarten und Preise

Angaben in Euro

Preisstufe	Kassel Plus a)	S b)	1	2	3	4	5	6	7	8
Allgemeine Zeitkarten										
Wochenkarte	24,00	14,50	18,30	25,40	29,40	35,50	44,00	52,00	61,00	67,50
Monatskarte	81,50	45,00	56,00	81,50	98,50	122,00	143,00	163,50	185,00	206,00
Jahreskarte	815,00	450,00	560,00	815,00	985,00	1.220,00	1.430,00	1.635,00	1.850,00	2.060,00
9 Uhr-Monatskarte	65,90	36,50	45,00	65,90	79,00	98,00	117,00	136,50	156,00	162,00
9 Uhr-Jahreskarte	659,00	365,00	450,00	659,00	790,00	980,00	1.170,00	1.260,00	1.480,00	1.620,00

Anmerkungen:
 a) KasselPlus umfasst: Stadt Kassel, Ahnatal, Baunatal, Calden, Espenau, Fulda, Fulda, Habichtswald, Kaufungen, Lohfelden, Niestetal, Schauenburg, Staufenberg und Vellmar
 b) gilt in der Kernstadt Bad Wildungen einschl. Reinhardshausen, in den Kernstädten Bad Sooden-Allendorf, Frankenberg, Korbach, Melsungen, Niestetal, Reinhardshagen und Witzenhausen

D-TICKET

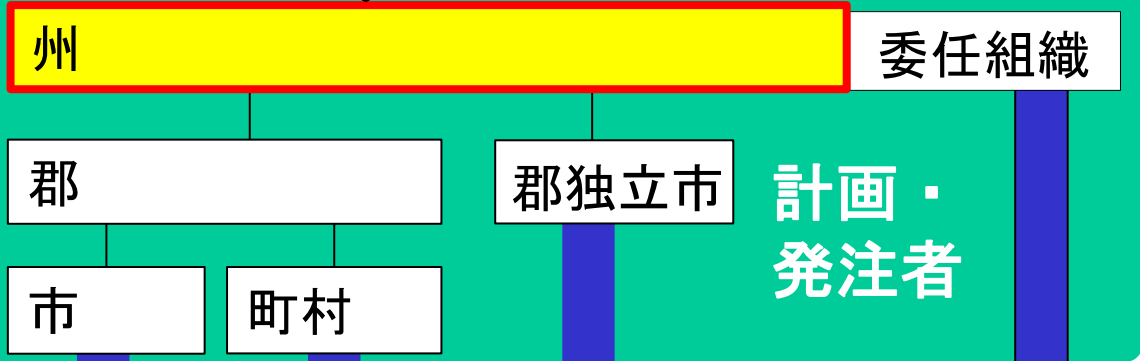


【地域公共交通の運営スキーム】 輸送契約に基づく輸送サービス提供の場合

連邦



責任・権限・**予算**



A 「サービス水準」の設定

B 「コスト」の範囲

計画・発注者：受注者

C 「負担」の範囲

計画・発注者：利用者

交通事業者 交通事業者
受注者

市内交通 (トラム・バス等) 郡内交通 (トラム・バス等)



※公営・公営企業・民営が混在

交通事業者
受注者

鉄道 (地域輸送≒非優等列車) 広域/地域間バス 等



日本と海外：ドイツの例と比較して

【輸送契約に基づき公共交通サービスが提供されている場合】 ヘッセン州等

市や郡がサービス水準を設定し、（州と市・郡で構成する運輸連合が）運賃を定めて利用者から運賃を得る。事業者は市や郡と輸送に関する契約を締結し輸送を提供。

