

ドイツにおける地域公共交通の運営方式 —補助金政策及び運輸連合を中心に—

渡邊 徹 元研究員、川村学園女子大学生生活創造学部観光文化学科講師

1. はじめに

ドイツでは、国内交通市場で自家用車が圧倒的なシェアを占めており、地域公共交通の独立採算は困難である。しかしながら、ドイツではある種の交通権が保障されており、①補助金政策、②運輸連合、等の運営方式を通じ、地域公共交通の確保維持に取り組んでいる。

わが国でも、とりわけ地方部で地域公共交通の独立採算は困難を来しており、ドイツにおける地域公共交通の運営方式は示唆に富む。そこで、ドイツの地域公共交通における補助金政策及び運輸連合の展開及び概要をレビューし、わが国への示唆を検討する。

2. 補助金政策

ドイツの地域公共交通においては、主に以下の三つの補助制度が運用されている。

第一に、解消法に基づく連邦補助制度である。同制度は、2006年9月の連邦制改革（連邦及び州の立法・財政関係の再画定）に伴い、市町村交通資金調達法（GVFG）に基づく連邦補助制度が廃止されたことに対する時限的な補償措置として、2007年に創設された。市町村における交通事情の改善のための投資補助として、連邦の一般財源から州に毎年13億3,550万ユーロが支出されている。

第二に、地域化法に基づく連邦補助制度である。同制度は、1994年に実施された鉄道改革（旧東西ドイツの国鉄の統合・再編）の一環として、1996年に地域化（州に対する地域公共交通サービスの供給責任の移管）が実施された際に創設された。鉄道を中心とする地域公共交通全般のため、連邦の鉱油税収から州に毎年70億ユーロ以上（2008年の66億7,500万ユーロから、毎年1.5%増額）が支出されている。

そして、州政府による補助制度である。ドイツの憲法にあたる基本法（Grundgesetz）は、①財産税、②相続税、③連邦又は連邦及び州に共同に帰属しない限りにおける取引税、④ビール税、⑤賭博場の課税、の税収は州に帰属すると規定している。これら州の税収の中から、州内の地域公共交通に支出されている。

3. 運輸連合

運輸連合は、地域公共交通事業者の連合体である。運輸連合加盟事業者間では、運賃体系及び乗車券が共通化される。このため、利用者にはあたかも一者の事業者が地域公共交通を運行しているように感じられる。

運輸連合は、対自家用車戦略の下、1965年11月にハンブルクで創設された。その後、運輸連合はドイツ各地域だけでなく、隣国オーストリアやスイスでも創設された。

4. おわりに

わが国への示唆として、以下の4点が挙げられる。

第一に、運輸連合の創設による利用促進である。わが国でも、地域公共交通の独立採算が困難な地域では、運輸連合の創設可能性が比較的高い。このため、運輸連合を創設し、利用促進を図ることも選択肢の一つとなりうる。しかし、原則として事業者の独立採算が原則とされているわが国において、誰がイニシアチブを取るか課題である。また、運輸連合加盟事業者間の経営責任を明確化する仕組みも必要である。

第二に、地域公共交通の確保維持に対する公共の関与のあり方である。ドイツでは、地域公共交通に対する国（連邦）レベルの補助は毎年1兆円以上に及ぶが、わが国では306億円（地域公共交通確保維持改善事業平成26年度予算額）に過ぎない。独立採算の困難な地域公共交通の確保維持に公共の関与は不可欠である。反面、こうした関与は非効率の温床となりうるため、効率性への配慮が必要である。

第三に、政策の一貫性である。ドイツでは、主に既存の地域公共交通による足の確保を試みている。一方、わが国では既存の地域公共交通の他、コミュニティバス等新しい形態の地域公共交通や超小型車など、多様な手段により足の確保を試みており、一部で競合している。

最後に、日独間の事情の相違である。ドイツでは、地域公共交通事業者の独立採算が前提とされていないなど、わが国と事情が異なる。ドイツにおける地域公共交通の運営方式をわが国に応用するにあたり、こうした事情の相違に留意が必要である。