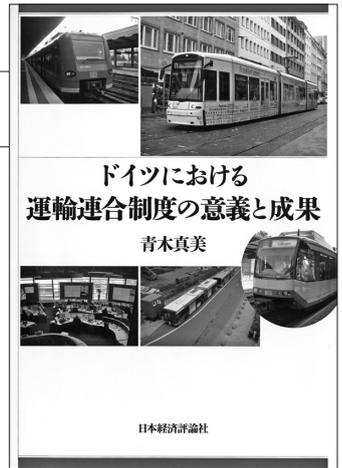


青木真美=著

ドイツにおける運輸連合制度の意義と成果

波床正敏
HATOKO, Masatoshi

大阪産業大学工学部教授

本書は都市公共交通を扱う教科書に必ず登場する「運輸連合」についての専門書である。

日本では、運輸連合は共通運賃制度とともに紹介されることが多いが、それ以上の情報を得ようとしても詳しいことがわからず、webサイトや現地で手に入れたパンフレット等を通じて一般向けサービスの内容を知るのが関の山ということも多い。本書では、運輸連合の成立過程から現在のよう形態になるまでの歴史的経緯、共通運賃制度の詳しい考え方はもちろんのこと、公共交通網の再編やダイヤ調整、情報提供を含む広報活動、運輸連合を取り巻く制度、近距離旅客輸送の地域化政策の中での運輸連合の役割などが、図表等を多数使いながら具体的にわかりやすく解説されている。都市公共交通を専門とする研究者にとって本書は必読であるとともに、本書は著者である青木先生の学位論文を書籍化したものであることから、これから長編の論文を執筆する研究者にとっても構成や書き方が参考になるだろう。

また、交通事業者や自治体担当者などにも本書は有用である。今後都市部でも人口減少が進むと、各事業者単独での路線維持にはいずれ限界がやってくる。インフラの維持・整備と交通事業の運営とを分離する政策を実施する場合、その受け皿として運輸連合のような組織を立ち上げ、運営してゆく必要が出てくるかもしれない。しかし、単に行政と事業者が円卓を囲むだけでは個々の利益のぶつかり合いになってしまい、ドイツの運輸連合のような形態にたどり着くのは難しい。本書でも日本における取り組みとして京都市の政策が登場し、共通運賃制を模した京都市内乗り降り自由の1日券発行事業が長続きしなかった事例が記されている。もしも本書から得られる運輸連合の位置づけや役割、具体的な機能などが各事業者および行政の共通基礎知識であったなら、もう少し良好かつ持続的な結果にたどり着けたかもしれない。

一方、近年はMaaS (Mobility as a Service) のフレーズの下に、ICTを活用して公共交通を含む各種交通をシームレスに繋ごうとする動きが活発化しつつある(シームレスは本書の重要なキーワードにもなっている)。国土交通省はMaaSを新たな移動の概念であると説明しているが、MaaSの中身のかなりの部分は運輸連合の機能と重なる。すなわち、単に情報機器等を売りさばきたいのではなく、事業者・利用者の両方に支持されるようなMaaS実現には、運輸連合の仕組みの理解は必須である。例えば、MaaSでは情報提供や検索のみならず運賃決済機能も提供しようとしている。プリペイドカードや銀行口座から利用額を引き落とすだけなら、既に日本ではMaaSは完成寸前かもしれない。だが一歩進んで、同じ起終点なら経路によらず同一運賃とするサービスや、一定期間内なら交通機関の利用量によらず定額とする(サブスクリプション)サービスを組み込もうとすると、交通事業者への金銭配分の問題に直面する。運賃の“定価”に基づいた利用実績の割合で収入を配分すれば事業者は納得するのか? 人キロの実績で配分すれば納得するのか? 残念ながら日本にはそのノウハウは蓄積されていない。もちろん国や地域により適した方法を模索する必要はあるが、本書の中にはドイツの運輸連合における経験としての答えが書かれており、これは日本でのMaaS主催者にとってのスタートラインとなるだろう。さらに、交通事業者も配分の落としどころがどのあたりなのかを知っておかないと、MaaSを主催しようとしているIT事業者等の言いなりにならざるを得なくなるかもしれない。

このように、本書は一見運輸連合に関する交通史に見えるが、実は最新の取り組みへの指針となるテーマを扱っており、研究者だけでなく、行政担当者や都市交通事業者、MaaS事業に携わる人々などにも広く読んでほしい内容になっている。