

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—

川村学園女子大学

生活創造学部 観光文化学科 講師

渡邊 徹

本日の報告

1. はじめに

- ドイツの地域公共交通を取り巻く環境
- 地域公共交通の確保維持
- 本報告の目的

2. 補助金政策

- 解消法に基づく連邦補助制度
- 地域化法に基づく連邦補助制度
- 州政府による補助

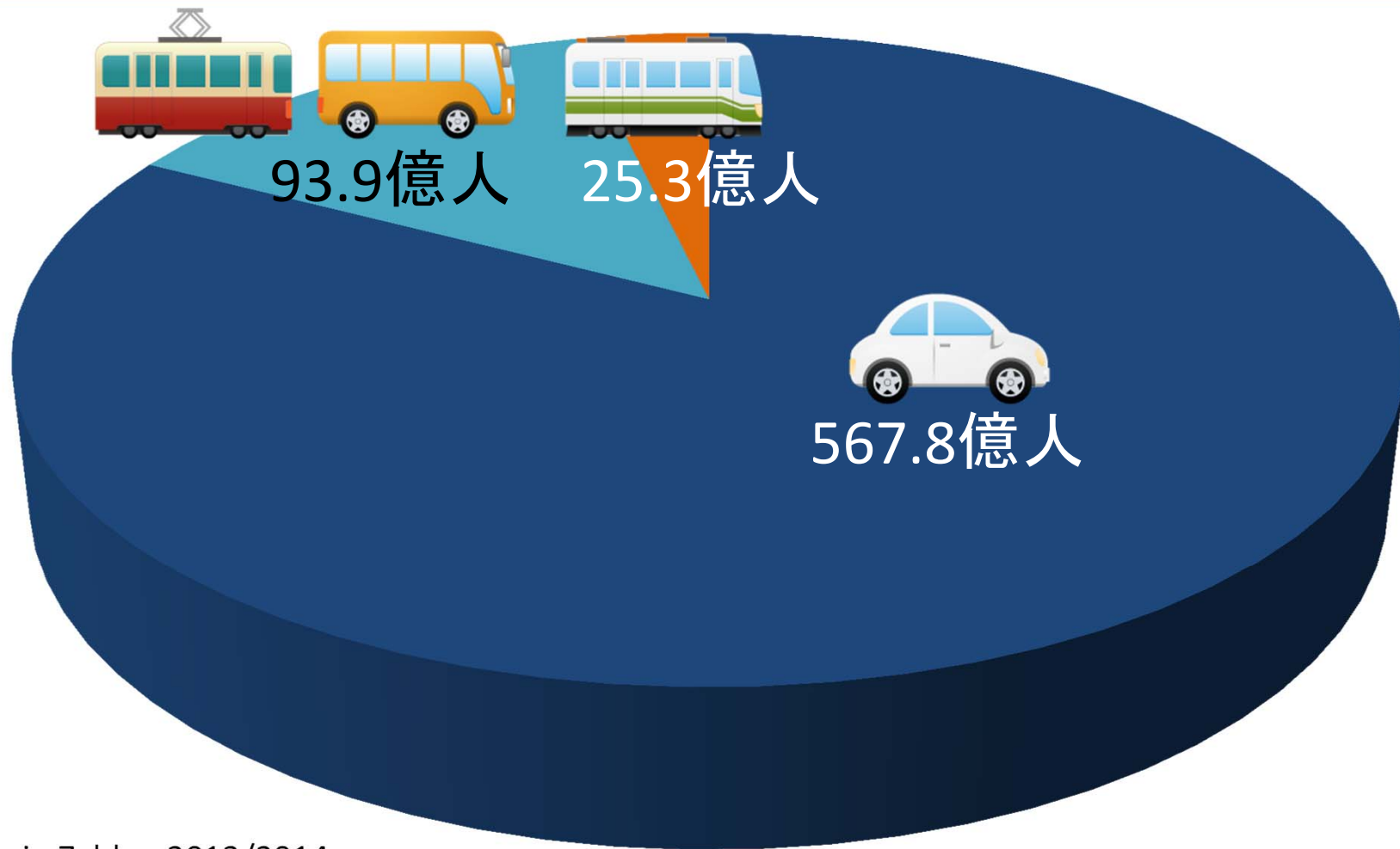
3. 運輸連合

- 概要と歴史

4. おわりに

- まとめとわが国への示唆

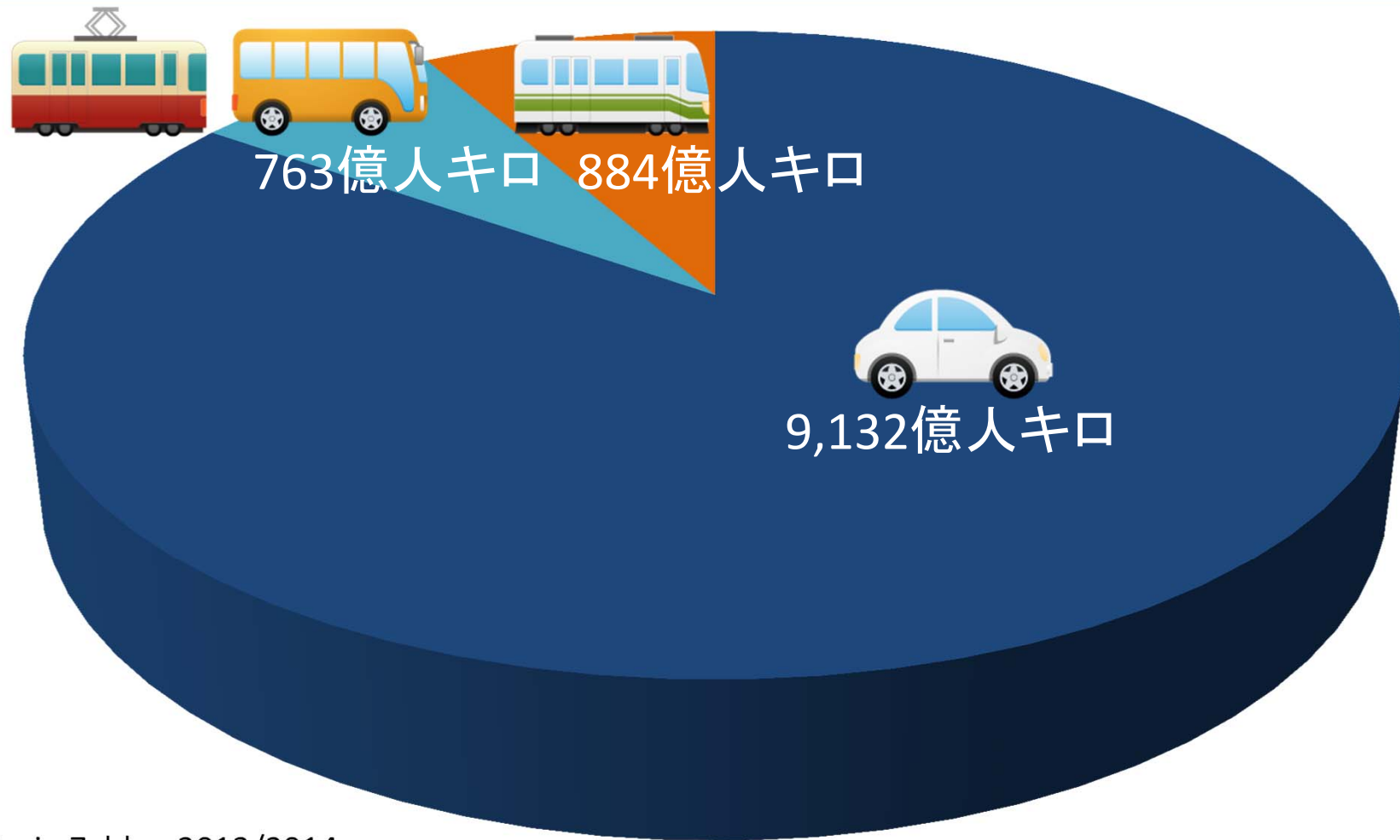
ドイツの地域公共交通を取り巻く環境



Verkehr in Zahlen 2013/2014

陸上輸送機関別輸送人員(2012年)

ドイツの地域公共交通を取り巻く環境



Verkehr in Zahlen 2013/2014

陸上輸送機関別輸送人キロ(2012年)

ドイツの地域公共交通を取り巻く環境

多極分散型の人口分布等の事情から、ドイツの国内交通市場では自家用車が圧倒的なシェア

→地域公共交通の独立採算は困難

地域公共交通の確保維持

- ドイツでは**交通権の保障が明文化**

§ 1 Öffentliche Aufgabe, Zuständigkeit

(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

住民に十分な地域公共交通サービスを確保することは生活配慮*の任務である。（地域化法第1条第1項）

***国民生活に不可欠な事業への配慮を通じ、国民福祉を積極的に向上させ、増進するためになされる行政活動（甲斐素直・日大教授）**

地域公共交通の確保維持

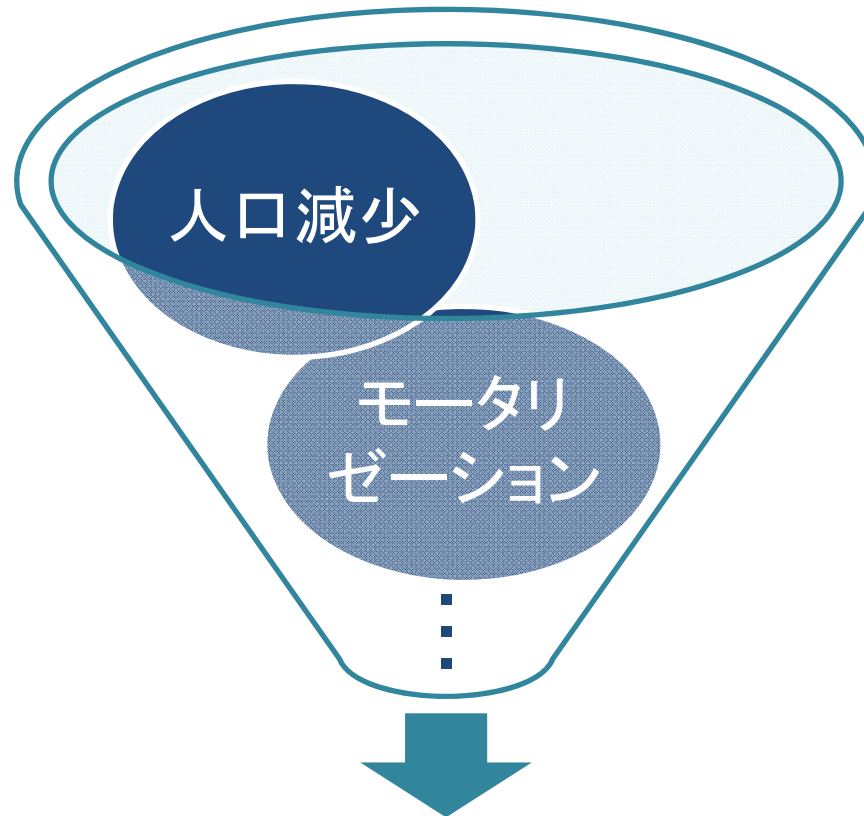
- 交通権の保障に向けて

→連邦及び州は独立採算が困難な地域公共交通に補助金を支出

→各地で運輸連合を創設し、地域公共交通の利便性を向上させ、利用を促進

地域公共交通を確保維持

わが国でも・・・



特に地方部で地域公共交通の確保維持が課題に

ドイツにおける取組みが参考となる可能性

本報告の目的

- ①ドイツの地域公共交通を支える補助金政策の展開と概要をレビュー
- ②地域公共交通の利便性を向上させる運輸連合の概要と歴史をレビュー
- ③ドイツのケーススタディーからわが国への示唆を検討

本日の報告

1. はじめに

- ドイツの地域公共交通を取り巻く環境
- 地域公共交通の確保維持
- 本報告の目的

2. 補助金政策

- 解消法に基づく連邦補助制度
- 地域化法に基づく連邦補助制度
- 州政府による補助

3. 運輸連合

- 概要と歴史

4. おわりに

- まとめとわが国への示唆

解消法に基づく連邦補助制度

- 連邦制改革

- 2006年9月に連邦と州の立法上・財政上の関係が再画定(連邦制改革)(後述)

- 市町村交通資金調達法(GVFG)に基づく連邦補助制度(後述)が廃止

2019年までの補償措置として、2007年に解消法(Entflechtungsgesetz)に基づく連邦補助制度が創設

GVFGに基づく連邦補助制度

- 戦後のモータリゼーションとその影響

ードイツでは1950年代頃からモータリゼーションが進展

➤60年代初め頃から、各都市及びその近郊で道路混雑や交通事故、公害等自動車交通の増大に起因する問題が顕在化

地域交通に対する連邦及び州の補助金を増額し、地域の交通事情の改善に向けた投資を実施

GVFGに基づく連邦補助制度

- 地域交通の改善

- －財源の確保

- 鉱油税を1ℓあたり3Pf増税

- 増収分を道路整備と地域公共交通のインフラ整備に配分

1971年1月にGVFGが制定、連邦による地域交通に対する投資補助が法制化

GVFGに基づく連邦補助制度の概要

財 源	鉱油税の増収分
規 模	16億6,700万ユーロ/年(2004年～)
各州への 配分方法	各州の自動車登録台数に応じて配分
対 象 (一 部)	<ul style="list-style-type: none"> • 交通上重要な地域内の道路 (居住者用道路及び開発道路を除く) • バス専用レーン • 交通管理システム及び自家用車削減のためのパーク&ライド用駐車場 • 路面電車、高架鉄道及び地下鉄等 • 公共交通の表定速度の向上措置 • 標準的な路線バス及び接続バス並びに鉄道車両の調達

- 地域公共交通だけでなく、道路整備にも支出可能
- 支出項目はインフラの整備に特定

連邦制改革

- 連邦補助制度の見直し
 - －戦後、州間の財政の均衡化、全国均一の生活条件の整備を図る必要性
 - 連邦の立法権が拡大されるとともに、**各種連邦補助制度が創設**
 - －一方で、成立に連邦参議院(州)の同意を要する連邦法(同意法律)の類型が増加
 - 連邦参議院による同意権の濫用に対する懸念

連邦制改革

- 連邦補助制度の見直し
 - 連邦補助を通じた州の財政政策への干渉に対する懸念
 - 2006年9月に連邦制改革が実施され、連邦補助等の「解消」(Entflechtung)を規定する解消法が制定、GVFGを含む一部の連邦補助制度が廃止

2019年までの補償措置として、2007年に解消法に基づく連邦補助制度が創設

解消法に基づく連邦補助制度の概要

財 源	連邦の一般財源
規 模	13億3,550万ユーロ/年
各州への 配分方法	解消法所定の割合に基づき配分
対 象	市町村の交通事情の改善のための投資

- GVFGに基づく連邦補助制度の廃止に伴う時限的な補償措置
- 財源は連邦の鉱油税収ではなく、一般財源
- GVFGに基づく連邦補助制度に比べ、規模は若干縮小
- 支出項目に関する州の裁量が若干拡大

本日の報告

1. はじめに

- ドイツの地域公共交通を取り巻く環境
- 地域公共交通の確保維持
- 本報告の目的

2. 補助金政策

- 解消法に基づく連邦補助制度
- 地域化法に基づく連邦補助制度
- 州政府による補助

3. 運輸連合

- 概要と歴史

4. おわりに

- まとめとわが国への示唆

地域化法に基づく連邦補助制度

- 鉄道改革

- － 1994年に旧東西ドイツの国鉄が統合・再編され、ドイツ鉄道株式会社(DB AG)が発足

- － 地域化

- DB AGの経営基盤への配慮として、採算性が悪かった近距離旅客鉄道を含む公共交通全般の運営責任を1996年から州に移管

地域化を規定する法律(地域化法(Regionalisierungsgesetz))の中に連邦補助制度が創設

地域化法に基づく連邦補助制度の概要

財源	鉱油税
規模	約73億ユーロ/年(2008年の66億7,500万ユーロから毎年1.5%ずつ増額)
各州への配分方法	地域化法所定の割合に基づき配分
対象	近距離旅客鉄道を中心とする地域公共交通全般

- 鉄道を中心とする地域公共交通に特化した連邦補助制度
- 運営費補助としても支出可能(使途に州の裁量が広く認められている)

本日の報告

1. はじめに

- ドイツの地域公共交通を取り巻く環境
- 地域公共交通の確保維持
- 本報告の目的

2. 補助金政策

- 解消法に基づく連邦補助制度
- 地域化法に基づく連邦補助制度
- 州政府による補助

3. 運輸連合

- 概要と歴史

4. おわりに

- まとめとわが国への示唆

州政府による補助

- 州に帰属する税収

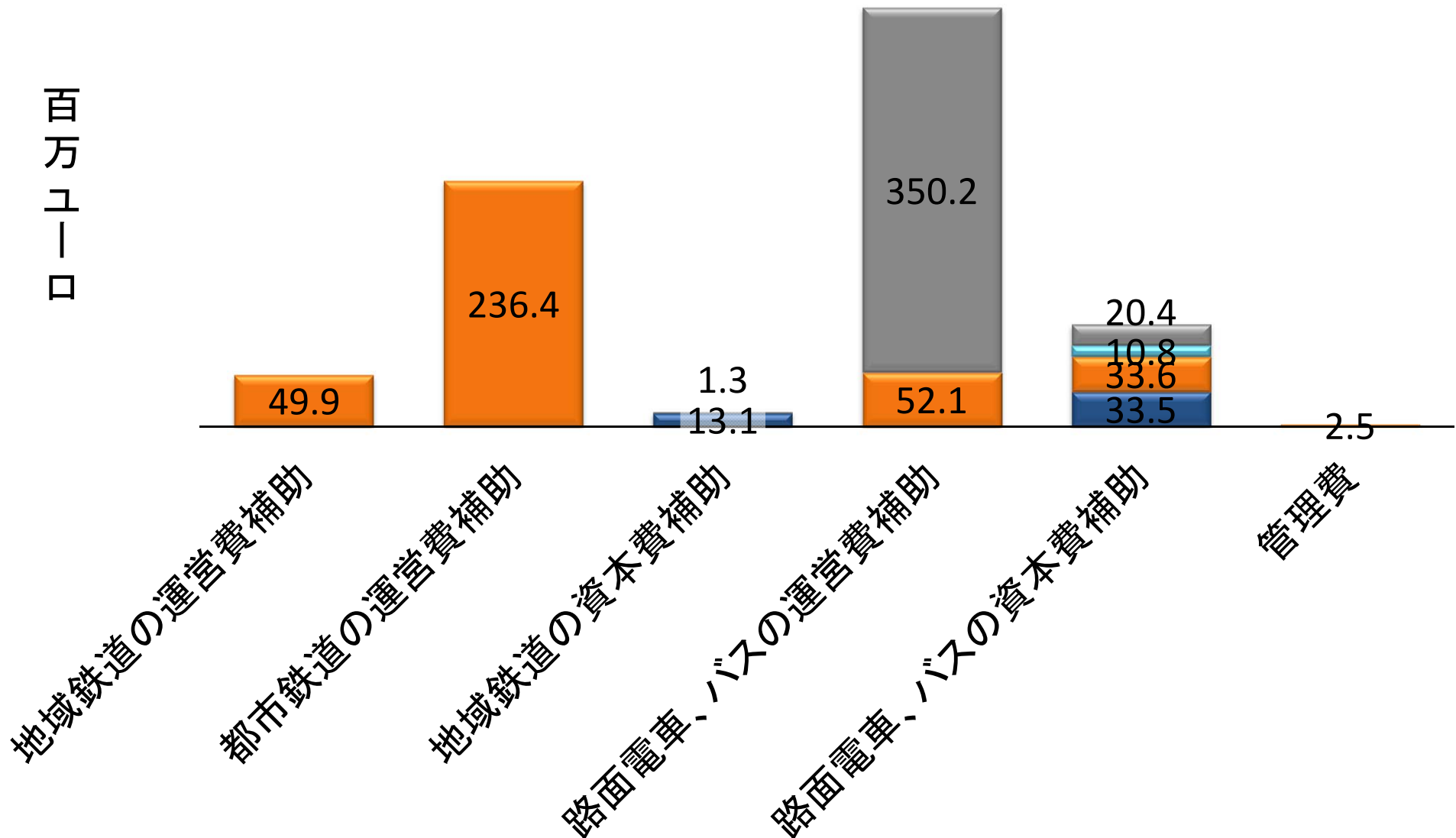
- 財産税
- ビール税
- 連邦又は連邦及び州に共同に帰属しない限りにおける取引税
- 相続税
- 賭博場の課税

参考 高田敏・初宿正典編訳(2010)『ドイツ憲法集』第6版, 信山社出版

上記の税収の中から州内の地域公共交通に補助金を支出

ベルリンにおける補助金の支出状況(2009年)

■ 解消法 ■ 地域化法 ■ 首都資金調達協定 ■ 州政府



本日の報告

1. はじめに

- ドイツの地域公共交通を取り巻く環境
- 地域公共交通の確保維持
- 本報告の目的

2. 補助金政策

- 解消法に基づく連邦補助制度
- 地域化法に基づく連邦補助制度
- 州政府による補助

3. 運輸連合

- 概要と歴史

4. おわりに

- まとめとわが国への示唆

運輸連合

- 運輸連合とは？

- －地域公共交通事業者の連合体

- ドイツ各地域、オーストリアやスイスで運輸連合が創設

- －運賃体系、乗車券の共通化

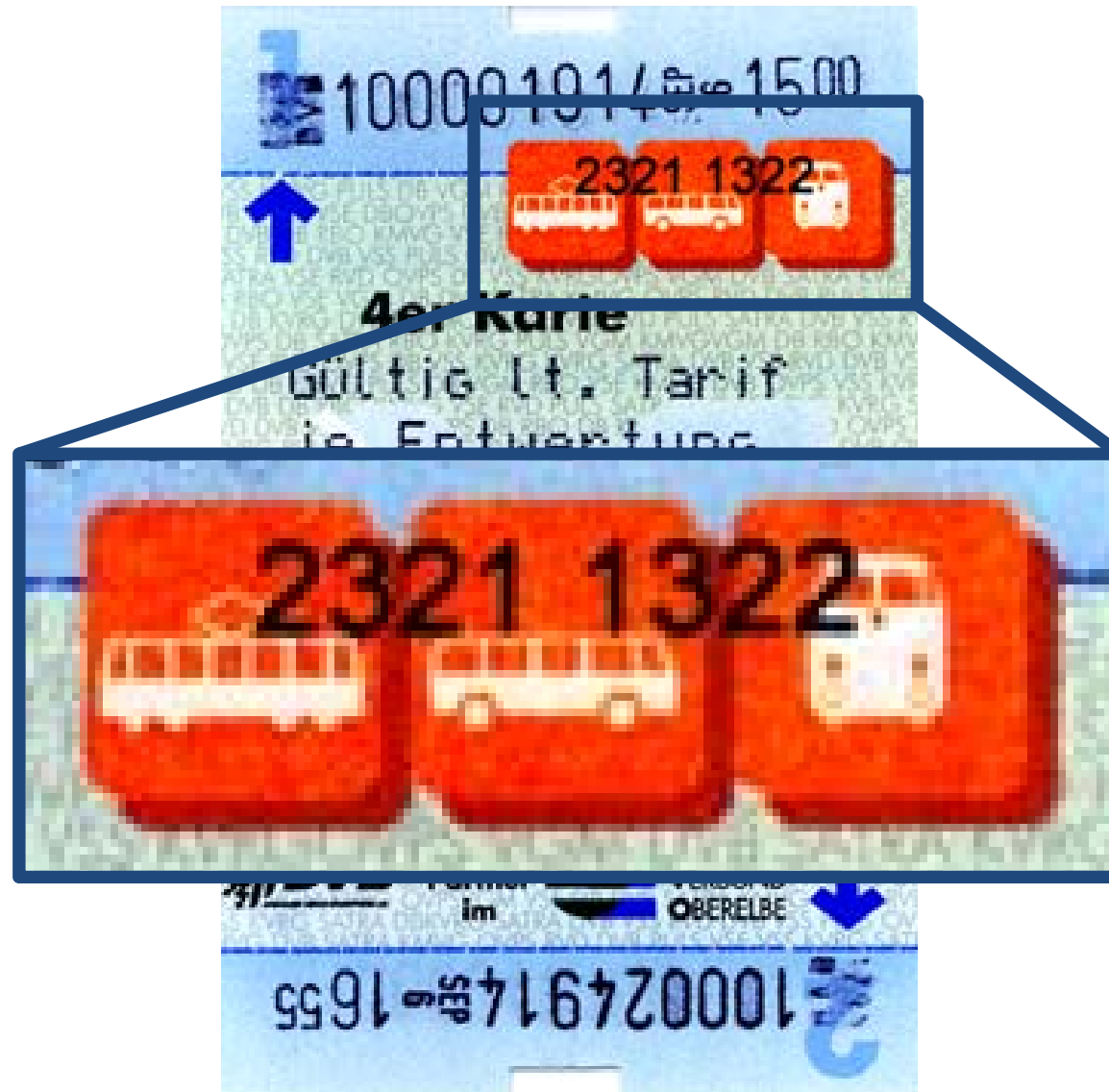
- 利用者には、あたかも一者の事業者が地域公共交通を運行しているように感じられる

地域公共交通の利便性が向上

ベルリンの鉄道路線図



ドレスデンの地域公共交通の乗車券



運輸連合の歴史

- 1950年代のハンブルク
 - バス、路面電車、地下鉄を運行する事業者が調査
 - 事業者の独立採算(乗換えごとの初乗り運賃の徴収等)が利用者に不便を強いていることが判明
 - 1960年5月にバス、路面電車、地下鉄の運賃体系を共通化するとともに、他社に合同を呼びかけ
 - 対自家用車戦略の下、1965年11月に地域公共交通事業者5者によりハンブルク運輸連合が創設(運賃体系の共通化等は1967年1月から)

その後、ドイツ各地域の他、隣国でも運輸連合が創設

本日の報告

1. はじめに

- ドイツの地域公共交通を取り巻く環境
- 地域公共交通の確保維持
- 本報告の目的

2. 補助金政策

- 解消法に基づく連邦補助制度
- 地域化法に基づく連邦補助制度
- 州政府による補助

3. 運輸連合

- 概要と歴史

4. おわりに

- まとめとわが国への示唆

報告のまとめ

- ドイツにおける地域公共交通

- 市場環境

- 国内交通市場で自家用車が圧倒的なシェア

- 地域公共交通の独立採算は困難

- 交通権の保障

- 交通権の保障が明文化

- 補助金政策、運輸連合等を通じ、独立採算が困難な地域公共交通を確保維持

報告のまとめ

- 地域公共交通に対する補助金政策

- － 安定的な補助金

- 解消法に基づく連邦補助

- 地域化法に基づく連邦補助

- 州政府による補助

独立採算が困難な地域公共交通を確保維持

報告のまとめ

- 解消法に基づく連邦補助
 - 地域の交通事情の改善のため、1971年にGVFGに基づく連邦補助が創設
 - 2006年の連邦制改革に伴い廃止、解消法に基づく連邦補助が創設

- 2019年までの時限的な補償措置
- 財源は連邦の鉱油税収から一般財源に変更
- 使途に関する州の裁量が若干拡大

報告のまとめ

- 地域化法に基づく連邦補助
 - 1994年に旧東西ドイツの国鉄が統合・再編
(鉄道改革)
 - 地域化にあたり、連邦から州に財源を移譲

- 近距離旅客鉄道を中心とする公共交通全般に支出可能
- 財源は連邦の鉱油税収

報告のまとめ

- 州政府による補助

- －州に帰属する以下の税収の中から地域公共交通に対し補助

- 財産税
- ビール税
- 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
- 相続税
- 賭博場の課税

参考 高田敏・初宿正典編訳(2010)『ドイツ憲法集』第6版, 信山社出版

報告のまとめ

- 運輸連合

- 対自家用車戦略の下、1965年にハンブルクで創設

- その後、国内各地域や隣国でも創設

- 運賃体系、乗車券の共通化

- 地域公共交通の利便性が向上

わが国への示唆

① 運輸連合の創設による利用促進

－ 地域公共交通事業者の独立採算が困難な地域

→ 運輸連合の創設可能性が比較的高いため、
運輸連合を創設し、利用促進を図ることも選
択肢の一つ

- 原則として事業者の独立採算が前提とされている
わが国で、誰がイニシアチブを取るか
- 効率化や経営責任の明確化を担保する仕組みが
必要

わが国への示唆

② 地域公共交通の確保維持に対する公共の関与のあり方

	日 本	ドイツ
面 積	約36万2千km ² (2012年10月1日時点)	約35万7千km ² (2013年12月31日時点)
人 口	約12,722万人 (2014年1月1日時点)	約8,077万人 (2013年12月31日時点)
地域交通に対する国レベルの補助金	306億円/年 (地域公共交通確保維持改善事業平成26年度予算額)	1兆円以上/年

- 地域公共交通の確保維持に公共の関与は不可欠
- 補助金は非効率の温床となりうるため、効率性への配慮は必要
- わが国では大都市と地方部で市場環境がかい離

わが国への示唆

③ 政策の一貫性

ドイツ

既存の地域公共交通
により足を確保



日本

既存の地域公共交通
の他、新しい形態の
地域公共交通や超小
型車により足を確保

- コンパクトシティ政策との整合性
→コンパクトシティを推進しているドイツの事例は参考
となりうる

わが国への示唆

④ 日独間の事情の相違

ードイツでは・・・

- 事業者の独立採算が前提とされていない
- 交通権が保障されている
- 地域公共交通の運営方式の背景にはEUの交通政策がある
- 多極分散型の人口分布

わが国への応用を検討するにあたり、こうした条件の相違があることに留意が必要

ご清聴賜りまして
ありがとうございます