



フランクフルト中央駅

## 海外トピックス

# ドイツ：インセンティブ要素に基づいた地域交通助成金運用の進展

ひじ かつ  
土方 まりこ 調査研究センター主任研究員

すでに広く知られているとおり、ドイツ連邦政府は、各地の公共交通の存続と発展を支える手厚い資金支援体制を敷いてきた。ところが近年は、財政基盤の弱体化にともない、各州に支給する地域交通向けの財源も緊縮化を余儀なくされている。

こうした連邦助成金の縮小にかんがみ、2005年、東部のブランデンブルク州は、資金投下の効率性向上を目的として、助成金の運用方法を抜本的に見直した。この取り組みについては、本誌2005年11月号掲載の拙稿においても紹介したが、2008年、同州は引き続き地域交通を対象とした連邦資金の運用制度の変更を実施している。

そこで本稿では、DER NAHVERKEHR 誌などをもとに、ブランデンブルク州の新たな試みとこれまでの経過についてまとめた。

## 1. 2005年に実施された制度変更

地方交通の整備と運営のためにドイツ連邦政府が支給する助成金は、各州政府の判断に基づき、通常、その大部分が交通事業者に直接支給されている。いっぽう、個別具体的な地域交通政策の立案と遂行を担う、州よりも下位の自治体(郡・市・町)には、限られた金額の財源が配分されるのみとなっている。

しかし、このような制度のもとでは、郡・市・町間で相違する交通サービスに対する住民ニーズにきめ細かく対処することは不可能であるとの判断から、ブランデンブルク州政府は、従来はみずからで運用していた連邦助成金(2008年における受給予定総額は4,600万ユーロ、なお、2008年6月初旬現在、1ユーロ≒165円)を、これら自治体にすべて移管することとした。また、資金活用の融通性を高めるべく、拠出目的についても、郡・市・町の決定に委ねるようにした。

こうして財政権限を委譲したのに加え、各自治体への助成金の配分方法にも工夫を凝らした。ドイツでは、交通事業者への助成金の支給額は、当該事業者が負担した諸費用に比例して増大するという法則が慣例的に採用されてきた。しかし、ブランデンブルク州は、前年における公共交通関連の実績(運行キロ、輸送人員、自己資金拠出額)に応じて、助成金の配分額を増減させるという、郡・市・町にとってのインセンティブ要素を大胆に取り入れた。これにより、各自治体が資金投下、ないしは交通政策の効果最大化を主体的に目指すようになることが企図されている。

## 2. 2008年より開始した制度変更

続いて同州は、2008年1月より、学生の割引輸送に対する交通事業者への収入補填制度の変更に

も着手している。

通学定期券などの学生割引運賃の提供への補償は、従来、旅客輸送法(Personenbeförderungsgesetz : 以下, PBefG)に定められた、理論上のコストと運賃収入との差額を基本に据えた複雑な計算式に依拠して、連邦から支給される財源を州政府が交通事業者に直接支払っていた。しかし、ブランデンブルク州は、こうして算出された補償額は、本来支払われるべき金額を上回っており、事業者に生じた欠損全般を補填するための公的補助と化しているとみなしてきた。また、運行キロあたりの補償金額が当該輸送サービスの平均乗車率に比例するようになっているため、人口過疎地域で輸送に従事する事業者にとって不利となる点も問題視していた。さらには、補償支払いが郡・市・町の交通政策とは無関係に、交通事業者による申請内容ののっとなって行われていることに対しても疑問を抱いていた。

そうしたなか、2006年に行われた「連邦制度改革(Föderalismusreform, 連邦制を採っていることに起因する弊害の軽減を目的とした、連邦と各州との間における権限の再配分措置)」の一環として、PBefGが改定された結果、学生の割引輸送に対する補償を各州独自のルールで実施することが可能となった。

これをうけ、ブランデンブルク州は、この補償資金(2008年は総額3,700万ユーロ)についても、2008年以降は郡・市・町に委譲することを決定した。また、交通事業者に対する補償の方法も、これら自治体の判断に委ねることとした。

さらには、各自治体への補償資金の配分方法に関しても、郡・市・町および交通事業者との協議により、新たな算定基準を策定した。策定にあたっては、補償資金配分の公平性と透明性の確保のほか、地域交通の維持に向けたモチベーションを喚起する仕組みの導入が目指された。その結果、

各自治体のエリア面積や学生数に加え、2005年の制度変更時と同じく、前年における公共交通サービスの運行キロというインセンティブ要素も基準として選定された。具体的には、補償資金総額の60%は、郡・市・町的面積や学生数に応じて、いわば自動的にそれぞれへの配分額が決定されるのに対し、残りの40%については、各自治体の公共交通運行実績に基づいて毎年増減するというシステムとなっている。なお、補償支払方法の変更が交通事業者に及ぼす影響を緩和するために、この新基準への移行は、2008年からの3年間をかけて段階的に実行される。

### 3. これまでの経過

2008年の制度変更の結果、郡・市・町ごとにばらつきが大きかった学生の割引輸送に対する運行キロあたりの補償金額が、おおむね均等化された。

また、2005年と2008年の変更内容の双方に準拠して、2008年における地域交通助成金と学生の割引輸送に対する補償支払の分配見込み額を算出した場合、郡・市・町によっては2005年比で最大23%減額となるなど、大幅な変動が生じている。

なお、ブランデンブルク州では、人口減少や自治体財政の逼迫など、地域交通を取り巻く環境が厳しさを増しているにもかかわらず、2005年以降も、州全体の公共交通のサービスレベルや輸送実績がほぼ保持されていることから、インセンティブ要素を導入した資金運用制度は一定の成功を収めていると評している。さらには、複数の他州が方向性の類似した試みに着手しはじめたことをうけ、外部からも有効性が認められていると表明した。

もっとも、一連の取り組みがもたらす長期的な影響やその是非を見極めるためには、今後とも継続的に同州内の公共交通がたどる推移に注目する必要がある。