

運輸連合の概要と日本への示唆

—ドイツ・ベルリンを例に—

わた なべ りょう
渡 邊 亮*

ドイツでは、運輸連合が広く普及している。運輸連合の施策には、異モード間の連携を考慮したネットワーク作りや共通運賃制度の導入など、今後の日本における公共交通ネットワークを考える上で、示唆に富むものも多い。

本稿では、ベルリン・ブランデンブルグ運輸連合(VBB)へのヒアリングの結果から、その概要や役割、特徴をまとめる。また、共通運賃制度における運賃配分方法や、入札による輸送契約の方法について、これまでに生じた課題やその克服方法などを含めて示すとともに、VBBがいかんして利便性向上と事業者間の競争促進を両立させようとしているのかを紹介する。

そして、それらの取り組みについて、日本の現状を踏まえながら、その適用可能性を考察し、公共交通サービスの企画・立案と運営の分離の必要性と、今後のあり方に関する議論を早急に始める必要性を指摘する。

はじめに

ドイツでは、利便性の高い公共交通網を実現するため、運輸連合が広く普及している。その形態は、地域の実情に応じて決められているため、多種多様であり、体系的に把握することは難しい。しかし、ドイツにおける運輸連合の取り組みは、異モード間の連携を考慮したネットワーク作りや共通運賃制度の導入など、今後の日本における公共交通サービスを考える上で、示唆に富む施策も多い。そこで今回は、首都ベルリンの運輸連合を例に、

2011年2月に行ったヒアリングをもとに、その概要や特徴、課題を紹介するとともに、そこから得られた日本への示唆を紹介する。

1. ベルリンの概要

ドイツ北東部に位置するベルリンは、市部の人口がおおよそ340万人(東京23区の4割弱)、面積は891km²(同1.4倍強)のドイツの首都である。ベルリン市内の公共交通は、Regional Express(RE)、S-Bahn、U-Bahn(地下鉄)、トラム、バスなどが担っている。ただし、交通機関別の整備状況は市内でも地域によ

* (財)運輸調査局調査研究センター副主任研究員

って大きく異なるのがベルリンの特徴である。これは、東西ベルリンの分断中、旧西ベルリン地域ではU-Bahnの整備が進んだのに対して、旧東ベルリン地域では財政的な理由からU-Bahnの建設が進まなかったことに起因している。そのため、現在もU-Bahnの多くは旧西ベルリン地域に集中する一方、旧東ベルリン地域ではトラムが多く残っている。

ベルリン市内は東京と同様に、人口集積が進んでおり、公共交通機関の利用率が高い。輸送機関分担率を見ると、ベルリンでは全体のおよそ2割を公共交通が担っており、ドイツ全体の9%を上回っている。しかしながら、日本の首都圏と比較すると、ベルリンの公共交通の分担率は大幅に低く、中心部でも自家用車の分担率が高いことがわかる(表1)。

このような環境の中で、RE, S-Bahn, U-Bahnだけでなく、トラムやバスに至るまで、この地域の公共交通輸送を包括的に取りまとめているのが、ベルリン・ブランデンブルグ運輸連合(以下、VBBという)である。

2. VBBの概要

(1) 発足の経緯

VBBは、統一的な公共交通サービスを目指して、

表1 輸送機関分担率の比較

(単位: %)	ドイツ		日本
	全国	ベルリン市	東京23区
鉄道	9	21	48
バス			3
自家用車	58	40	11
二輪			1
自転車	10	11	14
徒歩	24	28	23

ドイツはVBB資料、日本は東京都市圏パーソントリップ調査(2008)による

1996年に発足した。当時、S-Bahnは「鉄道」、U-Bahnは「トラム」と法的な位置付けが異なっており、管轄もそれぞれ連邦政府、州となっていたため、同一エリアにおいて統一的なサービスが困難であることが問題視されていた。そこで、これらを一体的に運用し、地域内における公共交通の利便性を高めることを目的に結成された。

初期に結成された運輸連合(ハンブルクなど)が事業者主導型であったのに対し、VBBは、任務担当者主導型¹⁾となっており、現在に至るまで地方自治体が主導する形が採られている。VBBの株主構成を見ても、ベルリン市(州に相当)とブランデンブルグ州がそれぞれ1/3ずつ、残りの1/3を14区4市が保有しており、事業者の資本は一切入っていない。

(2) 輸送実績

VBBの輸送人員と運輸収入の推移を見ると、

図1 VBBの事業エリア



どちらも漸増傾向にある（人口は、ベルリンはやや増加、ブランデンブルグは減少、VBBエリア全体ではほぼ横ばいである）（図2）。この要因として、VBBでは、サービス統合による利便性向上のほか、ベルリンを訪れる観光客の増加、若者の車離れの加速（免許取得年齢の上昇）、自転車利用の増加、環境への意識の高まりといったことが影響していると見ている。

(3) 収入構造

このように比較的好調な輸送実績を収めているVBBであるが、収支面では（日本で一般的な独立採算という観点からすると）非常に厳しい。2009年度のインフラへの投資を除いた費用は18億5,000万ユーロであるが、このうち、運輸収入で賄っているのは55%に当たる10億2,300万ユーロのみである。損失に当たる残りの45%については、40%をベルリン市とブランデンブルグ州からの拠出、残りの5%を各市からの拠出によって賄っているのが現状である。

このように費用に対する運輸収入の割合が低い

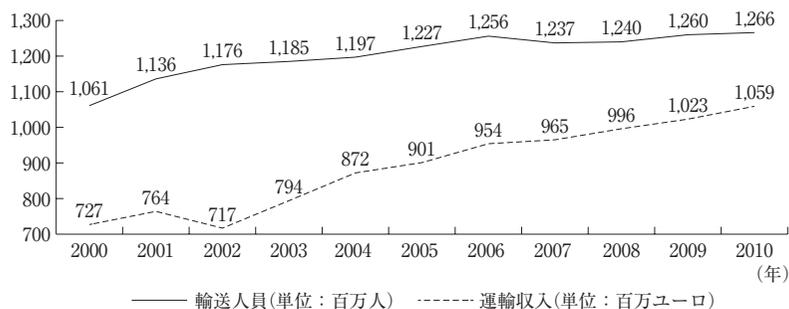
要因としては、人口密度が高い首都ベルリン（3,852人/km²）を事業エリアに持つ一方で、人口密度が極めて低い地域（例：オストプリグニッツ＝ルッピン（41人/km²））も数多く事業エリアに抱えていることがある。また、共通運賃制度を採用しているため、複数の交通機関を利用した場合でも、交通機関別に運賃を収受できないことも、費用に対する運輸収入の割合が低い要因として考えられる。

なお、VBBの券種別売上構成比は表2のとおりである。これを東京メトロの券種別売上構成比と比較すると、通勤定期券の割合はほぼ同じであるのに対して、通学定期の割合が高い（その分、割引運賃を含めた定期外利用者の割合が低い）。これは、職業訓練生に対しても通学定期が発行されていることが影響しているためと思われる。なお、重度の身体障害者とその介護者などは、運賃が免除されることになっており、損失分は連邦政府により補償されている。

(4) 地方自治体や事業者との関係

VBBと地方自治体・事業者との関係をまとめると図3のようになる。ここから明らかなように、VBBはあくまでエリア内における公共交通の調整機関であり、実際の運行は一切行っていない。地方自治体から輸送サービスを受注し、運輸連合に加盟する40の輸送会社

図2 VBBの輸送人員と運輸収入の推移



出典：VBB資料

1) 詳細は、土方まりこ(2010)「海外交通事情 ドイツの地域交通における運輸連合の展開とその意義」『運輸と経済』2010年8月号、pp.85-95、運輸調査局を参照

表2 券種別売上構成比(金額ベース)

券種	VBB (2010年)	東京メトロ (2009年度)
定期	49.4%	42.7%
通勤	38.7%	39.7%
通学	10.7%	3.0%
定期外	33.8%	57.3%
その他割引運賃 (高齢者割引など)	17.0%	N/A

注) VBB の構成比は、VBB 資料による。端数処理の関係で合計が100%にはならない
東京メトロの構成比は、国土交通省鉄道局「平成21年度鉄道統計年報」による

へ輸送サービスを発注する立場にある。そのため、VBB の組織図を見ても、各事業者をマネジメントすることに重点を置いた組織構造になっている(図4)。

この図を見る限り、VBB には利用者との接点がほとんどないようにも思える。しかし、実際には様々な場面で VBB は利用者 と直接的な接点を有している。では、運輸連合と事業者はどのようにその役割を分担しているのだろうか。この点を整理すると、VBB がどのようにして利用者の利便性向上と事業者間の競争促進を両立させようとしているかが見えてくる。

3. VBB が担う役割

VBB の役割は、大きく以下の6つに分けることができる。

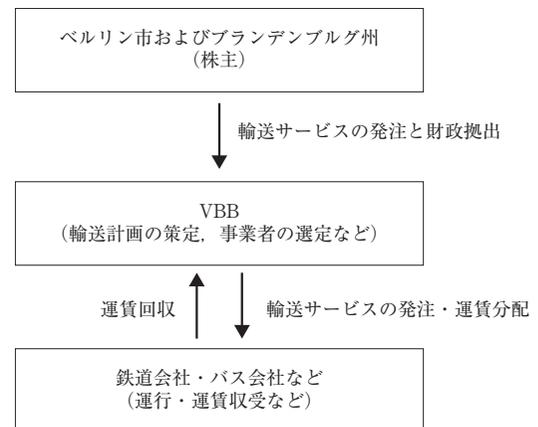
- (1) 統一的な運賃システムの構築と販売のマネジメント
- (2) 事業者間での運賃調整
- (3) 地方自治体や事業者との契約に関するマネジメント
- (4) ローカル線の維持管理と品質管理
- (5) 旅客輸送の計画策定

(6) マーケティングと乗客への情報提供

(1) 統一的な運賃システムの構築と販売のマネジメント

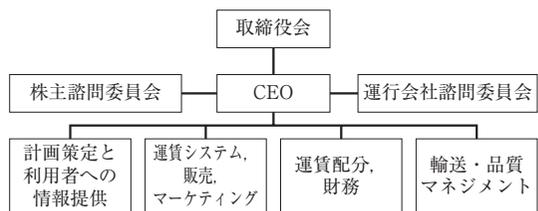
VBB が最も主体的な役割を果たしているのが、この分野である。他の多くの運輸連合と同様に、VBB でも1999年4月から共通運賃制度が採用されている(運輸連合の発足当時から共通運賃制度が導入されていたわけではない)。そのため、利用者は複数のモード、事業者を乗り継いだ場合でも、その都度運賃が加算されることがない。これにより、経済的な負担が緩和され、地域内における公

図3 VBB の地方自治体・事業者との関係



VBBへのヒアリング内容をもとに筆者作成

図4 VBB の組織図



出典：VBB資料

公共交通の利便性を高めるのに非常に重要な役割を果たしている。VBBは、その制度設計と販売管理を一手に引き受けている。

しかしながら、割引運賃を含むすべての運賃は、ベルリンとブランデンブルグの議会で審議、可決された後、VBBの取締役会で最終的に決定されるため、VBBの一存で運賃を設定することはできない。また、取締役会は地方自治体のメンバーで構成されているだけでなく、前述のとおり、株主も関連する自治体のみで構成されているため、実際には地方自治体の意向が非常に強く反映される仕組みになっている。

このような形態では、地域内における公共交通の利便性を高めるというVBBの目的達成ばかりが重視され、(採算を度外視した)十分な運輸収入を確保できない低廉な運賃水準が設定される可能性が考えられる(実際に、費用に対する運輸収入の割合は55%にしか満たない)。しかし、VBBの運賃をJRの電車特定区間の運賃と比較してみると、普通運賃の水準に大きな差はなく、また定期運賃の割引率でも日本の鉄道事業者と大きな差は見られない(VBBでは、遠距離の通勤定期の割引率が大きくなっているが、全体の利用者に占める割合は小さいものと思われる)(表3)。

(2) 事業者間での運賃調整

共通運賃制度は、利用者にとっては利便性が高いシステムである一方、事業者間での運賃の分配は適切に行わなければならない。VBBでも40の異モードの事業者が加盟

していることから、公平な分配が行われるような様々な取り組みを行っている。

具体的には、運輸連合に加盟するすべての事業者から、運輸収入や発券枚数について定期的に報告を受け、それを基に毎年各事業者への配分を見直している。配分は基本的に人キロベースで行われているが、他のモードと比較して相対的に大きな投資や負担が求められる鉄道事業者に傾斜をつける方式を採用している。また、3年に1度(直近では2008年に実施。ヒアリング実施当時、今回は2011年か2012年に実施予定とのことであった)大規模なOD調査を実施することで、より正確に利用者の移動実態を把握し、配分率に反映させている。

また、輸送実績のみに連動して運賃の分配を行うと、事業者のサービス改善に対するインセンティブが鈍る恐れがあるため、サービス水準も運賃配分に活かす取り組みも行っている。具体的な方法としては、事前に利用者の中から募集したモニターによる評価を配分に活かしている。VBBでは、インターネット上にモニター向けの専用ホームページを設け、インターネット上で定期的にアンケートを実施し、各事業者の施設やサービス、遅延などに関する評価を収集している。このほかにも、モニター登録の有無に関わらず、サービスや遅延などについて、意見を投稿できるようにしている。

表3 VBBとJR(電車特定区間)の運賃水準比較

VBB(単位:ユーロ)	市内	30km	90km
片道(A)	2.3	3.0	13.4
月間(B)	74.0	91.0	180.0
(B/A ÷ 2)	16.1往復相当	15.2往復相当	6.7往復相当

JR(単位:円)	15km	30km	90km
片道(A)	210	450	1,380
1ヵ月通勤(B)	6,300	13,550	38,670
往復(B/A ÷ 2)	15.0往復相当	15.1往復相当	14.0往復相当

VBBの運賃はVBBホームページ、JRの運賃はJR時刻表による

VBBではこれらの結果を最高1点、最低6点として事業者別や項目別に点数化し、VBBが定める品質基準に合致しているかを踏まえ、運賃の配分に反映させている。

(3) 地方自治体や事業者との契約に関するマネジメント

VBBの業務の中で、運賃・販売システムの管理や運賃配分と並んで重要な位置付けになっているのが、輸送契約の管理である。VBBは、地方自治体から受託した輸送契約を各事業者に発注している。これらの契約はいずれも、発注金額や運行期間、運行本数などが予め定められており、この契約条件通りに輸送サービスが提供されているかを管理するのもVBBの重要な役割となっている。これに加えて、近年重要性を増しているのが、契約を結ぶ際に実施される入札を適切に管理する業務である。VBB発足時は、すでに事業を展開していた事業者が加盟者のほとんどを占めていたが、その後、規制緩和の流れを受け、より低コストで良質なサービスを提供することを目的に、新規参入が促進されてきた。

入札方式の導入に当たっては、新たな事業者が参入することで、安全性や信頼性を不安視する声も当然あったとのことである。そのため、VBBでも慎重に導入を進めていった。具体的には、入札方式を全ての路線に一斉に導入するのではなく、他の路線とは独立している単純な運行形態の路線から導入したのである（そのため、初期に入札にかけられたのは、郊外の比較的短距離の路線がほとんどである）。

これにより、万が一不具合が生じた場合にも他の路線やネットワーク全体に与える影響を最小限にとどめるとともに、運輸連合・事業者双方が運

営ノウハウを蓄積した。そしてノウハウが十分に蓄積されたところで、徐々に運行形態が複雑な路線へ入札方式による輸送契約を拡大することで、着実な拡大を図っていったとのことである（この基本的な考え方は、現在も踏襲されており、VBBがインフラと運行が緊密に連携する必要があると認識しているU-Bahnについては、現在もベルリン市交通局（BVG）に一括して委託され、入札の対象にはなっていない）。

その結果、現在までに新たに3つの事業者が参入し、当初DB（ドイツ鉄道）の独占であったVBBのREにおける新規事業者のシェアは35%に達している（ドイツ全域の地域輸送におけるDB以外の事業者のシェアは22%）。なお、REのインフラはDBの子会社が管理しているため、輸送契約を落札した事業者が用意するのは、車両と運行に必要な要員のみである。

(4) ローカル線の維持管理と品質管理

VBBの特徴としては、管轄する地域が2つの自治体に跨っていることがある。そのため、事業エリアは広大で3万367km²、事業エリア内の人口は590万人に達し、ドイツ全体のそれぞれ約9%、約7%を占める。このため、VBBが一元的に管理している路線の数も非常に多い。現在、VBBが管理しているのは交通機関別に表4の通りである。

このように、事業エリアが非常に広いため、地域ごとに事業環境が大きく異なっており、事業エリア内にはローカル線も多く抱えている。そのため、ローカル線の採算性に関する試算や地域交通サービスのあり方に関する調査なども行っている。また、ローカル線を維持するため、必要に応じてVBBが直接関与することもある。一例としては、バス停を整備する際に、ベルリン市では事業を受

託している BVG が整備しているのに対し、ブランデンブルグ州では VBB がこれを行い、事業者の負担軽減を図っている事例などがある。

(5) 旅客輸送の計画策定

VBB では、運賃だけでなく、旅客輸送の運行計画も一括して担当することで、より利用者にとって利便性の高い公共交通ネットワークの実現を目指している。そのため、ダイヤの調整によるバスと鉄道の連携強化や必要に応じた停留所位置の見直し、さらには駅やバス停における旅客案内システムの設計や導入といったことも一元的に手がけている。また現在、ベルリン中心部では公共交通サービスの再編も行っている。

(6) マーケティングと乗客への情報提供

前述のとおり、VBB では各事業者のサービス向上を運賃配分に活かす制度を採用しているため、一義的には乗客サービスは各事業者が工夫して行うことが求められる。しかしながら、ネットワーク全体で統一して新たなサービスを導入することで利用者の利便性が大きく改善する場合や、サービス向上のために必要な負担が事業者にとって重い場合には、VBB が主体となって施策を進めることがある。

表4 VBB が管理する路線数

RE	:	40路線
S-Bahn	:	15路線
U-Bahn	:	10路線
バス	:	905路線
トロリーバス	:	2路線
トラム	:	44路線
フェリー	:	7路線

出典：VBB 資料

このような取り組みで最も新しいものに、IC カードの導入がある。VBB では、2011年からモニターを対象に一部区間で IC カード乗車券の利用を開始している。今後、3年以内に運輸連合内の全エリアで利用可能とし、フランクフルトやハンブルクとの相互利用も開始される計画であるが、トラムやバスだけでなく、信用乗車方式を採用し自動改札が設置されていない S-Bahn や U-Bahn にも IC カードを導入するためには莫大な資金が必要となる。乗車券の発券は各運行会社が行っており、IC カードはそれを代替するものであるため、IC カード導入に伴う準備や費用の負担を運行会社に求めることも考えられるが、その場合、VBB のネットワークの一部で導入が遅れたり、利用できない事態が起こりかねない。そこで、時代に即した旅客サービスを提供していくためにも、この計画と実行は VBB が一括して担っている。また、資金調達も議会の承認を経て、運営コストの補填に充てられる基金とは独立した基金を設立し、その中から拠出されている。なお、IC カード乗車券は将来的には電子マネー機能を搭載することも検討しているとのことであったが、現在のところは交通機関への導入を優先するとのことであった。

また、旅客への情報提供も VBB が主体的に取り組んでいるものである。VBB では、インターネットを積極的に活用し、リアルタイムの遅延情報を考慮した乗り継ぎ案内を提供している。このほか、駅や車内で配布するパンフレットについても VBB が一括で作成、印刷、管理することで、運輸連合内のどの輸送会社を利用する場合でも、常に、平等に、情報が入手できる状態を維持することに重点を置いている。

これらの事例からわかるように、VBB では基本的に旅客サービスは運行事業者に委ねており、

そのサービス水準が向上するような仕組みを契約に盛り込み、間接的に関わっている。その一方で、地域や事業者によって、最低限の輸送サービスが提供できない場合には、VBBが積極的に関与することによって、運輸連合内のサービスレベルの維持を図っている。

4. VBBが抱える課題

VBBでは運輸連合を組織し、共通運賃制度や入札方式による輸送契約を導入することの成果を強調していたが、その一方で課題も抱えている。ここでは、これまで直面した入札方式による輸送契約に関する課題と、現在直面している運行事業者の寡占化への懸念について紹介する。

(1) 輸送契約に関する課題

VBBは旅客輸送を各事業者へ委託しており、その契約は運輸連合の発足当初はすべての各事業者と個別に交渉し、結んでいた。現在もU-Bahnやトラム、バスについてはこの方法が踏襲されているものの、REでは入札による契約が導入されている。

入札の具体的なプロセスは以下の通りである。まず入札の実施が決まると、要件等をEUジャーナルで告知し、関心を持つ事業者は資料を取り寄せる。入札への関心がある事業者がその旨を表明すると、その事業者の適性を判断するための審査が行われ、その後入札が実施される。落札者は、入札の価格と審査結果を踏まえ決定しており、必ずしも最低価格を提示した事業者が落札できるわけではないということであった。

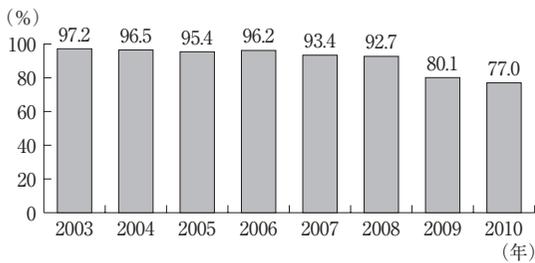
このような契約はREの12の輸送契約のうち、現在9つまで増加しており、直接交渉により結ば

れた3つの契約についても、更新時には順次入札による契約に切り替えていくとのことであった。このような仕組みを導入したのは、契約の透明性を高めるとともに、低コストの輸送サービスを実現し、株主でもある地方自治体からの補助金の削減につなげることが目的である。

しかし、初期の契約では運休や遅延時の対応や責任分担、それに対するペナルティに関する規定が曖昧であった。また、仮に運輸収入が予測を下回り、赤字となった場合でも、その補填は行われず、リスクを事業者が負う契約となっていた(逆に運輸収入が予測を上回り、黒字となった場合、その利益は事業者が獲得できることから、事業効率化のインセンティブが働くと考えられていた)。そのため、運輸収入が予想を下回り、赤字となるリスクを避けようと、事業者の間でサービス水準や安全に対する投資を削減して利益を確保しようとする動きが見られた。その結果、車両や施設の置き換え、サービスの向上が行われず、不具合による輸送障害が頻発した。このような不具合の代表的な例に、2009年5月の脱線事故を契機としたS-Bahnの大規模運休がある。この事故とそれに伴う検査不備の発覚により、長期にわたりベルリンの都市交通が混乱し、都市生活に大きな影響が生じた(図5)。

こういった反省を踏まえ、近年の契約ではベルリン市とブランデンブルグ州が収入のリスクを負う形に改められている。また、運休や遅延時の対応や責任分担、ペナルティに関する規定を詳細に定めており、この規定に違反すると、運賃配分が強制的に減らされる仕組みを導入し、サービスレベルの維持を図っている。

図5 S-Bahn ベルリンの定時運行率の推移



出典：VBB資料

(2) 運行事業者の寡占化への懸念

VBBが現在直面している課題に、中小事業者の資金調達に関するものがある。欧州債務危機による金融市場の信用収縮の影響で、特に中小の事業者が車両を確保する際の資金調達が難しくなっているのである。

通常、事業者が輸送契約を落札すると、運行のために必要な車両は新造して調達することが多い（一部では車両をレンタルすることもある）。その際、減価償却期間は基本的に25年で設定されている。しかし、輸送契約の契約期間は原則として12年であり、従来は残りの期間についても輸送契約が更新される可能性が高いとして、金融機関は融資を認めてきた。ところが、債務危機後、金融機関がリスクを避けるため、契約の更新について厳しい見通しを立てた結果、融資に難色を示すことが増えているとのことである。

この問題は、DBのような大規模な事業者にとっては問題ではないが、中小の事業者にとっては死活問題である。現時点では具体的な影響は出ていないものの、今後入札への参加事業者が減少することで、独占が進み、結果として落札価格が上昇するといった影響が出ることをVBBでは懸念していた。このため、現在地方自治体や事業者を

交え、車両の調達に対する補助について話し合いを行っているとのことであった。

5. VBBの事例の日本への示唆

今回のヒアリングでは、運輸連合の担当者に運賃配分の方法や運輸連合が抱える課題について話を聞くことができた。ヒアリングの中で印象的だったのは、担当者が「政治的な決断」、「政治的な介入」という言葉をたびたび使っていたことである。確かにVBBでは、実質的に地方自治体が率先する形で事業者をまとめるため、事業エリア内では統一したサービスを展開しやすい。実際、共通運賃制度やモードを超えた連携の実現は、運輸連合の成果といえよう。担当者もこれらの点を中心に、運輸連合の果たしている役割とその成果の大きさを様々な形で何度も強調していた。

しかし、運輸連合の仕組みを日本で導入しようとした場合、VBBの仕組みをそのまますべて日本に導入するのはハードルが極めて高い。例えば、共通運賃制度を導入すれば、各事業者の運輸収入を減少させるだけでなく、事業者間の精算方法も抜本的に見直す必要が生じる。ベルリンの場合、運輸連合に加盟する事業者は40であるのに対し、首都圏ではSuica・PASMOを導入している事業者だけで、鉄道で30、バスで75ある。これらの利害関係を完全に調整するのは、ほぼ不可能といえよう。

また、仮に事業者間の利害関係が調整できたとしても、事業者の「やる気」を引き出す仕組みを導入しなければ、事業者の自助努力が働かず、結果として公共交通全体のサービス水準が低下しかねない。VBBでは、利用者の満足度に応じて、鉄道事業者を評価し、運賃配分に傾斜をつける方

法を採用している。しかし、この方法もその調査方法や規模、調査項目を的確に設定しなければ、特定の事業者により有利な制度設計となり、公平性の観点から問題が生じる可能性がある。

このように、運輸連合の仕組みは全体で見ると、一見、現在の日本の鉄道とは「水と油」のように思える。しかし、VBBの利便性向上に関する取り組みのうち、いくつかは日本でも実現可能であろう。実際、日本でも事業者が主体となって、地域全体の公共交通の利便性を高めようという取り組みはすでに見られる。一例が「株式会社スルッとKANSAI」である。スルッとKANSAIでは、ICカードや共通磁気カードの発行、広告やプロモーションの企画立案、券売機などの共通部品や資材の一括調達・リースを手がけるなど、これまで複数の事業者が個別に行ってきた業務の一部を、事業者に代わって一括して行うことで、コスト削減と利便性の向上を図っている。しかし、スルッとKANSAIも事業者が設置した協議会が後に株式会社化されたものであり、従来事業者が行っていた分野に行政が踏み込み、積極的に異なるモードが連携し、高い利便性を有する公共交通システムの構築を目指す動きは日本ではあまり見られない。

これは、伝統的に日本では、採算性を含め事業者の独立性が重視されてきた証左ともいえる。しかし、今後日本が人口減少社会を迎え、これまでのように公共交通を維持するのは益々困難になる中で、事業者が中心となり利便性向上の仕組みを構築していくことは容易ではない。そのような中で、VBBのように(実質的に)自治体が公共交通の企画・立案を主導し、透明性・安定性を確保した上で事業者に一定期間の運営権を付与し、事業者は運営に専念することができれば、行政にとっ

ては地域の公共交通サービス維持に主体的な役割を果たせるだけでなく、街づくりなどの連携も容易になる。また、事業者にとっても安定した運営が可能となることから、十分検討に値すると考えられる。

最後に、運輸連合の仕組みは、赤字の補填に対する住民のコンセンサスに支えられている面も大きい。ヒアリングの中では、この点についてどのようにその合意を形成してきたのかを尋ねた。しかしながら、担当者はこれに対する特効薬はないと明言していた。ドイツでも、新たな制度を導入する際には抵抗もあったが、10～15年という長い時間をかけることで、議論を重ね一つ一つ課題を克服するとともに、運輸連合や事業者も経験を積み重ね、ようやく現在の制度とそれに対するコンセンサスが構築された。このように、近年でこそ、地域交通の維持に向けた取り組みが注目を集めるドイツであるが、その実現には長い時間を要した。日本でも、将来の人口減少を見据え、公共交通を維持するための方策を真剣に検討する時期にある。

[参考文献]

- [1] 土方まりこ(2010):「海外交通事情 ドイツの地域交通における運輸連合の展開とその意義」、『運輸と経済』2010年8月号, pp85-95.
- [2] 電気車研究会発行 国土交通省鉄道局監修(2012):平成21年度 鉄道統計年報
- [3] 交通新聞社(2012):JR時刻表 2012年7月号.
- [4] 国土交通省関東地方整備局(2009):第5回東京都市圏パーソントリップ調査(交通実態調査)の集計結果について.
- [5] VBB ホームページ <http://www.vbb.de/de/index.html>