〔研究員の視点〕

ドイツの地域交通　運輸連合　役割の変遷

運輸調査局主任研究員　土方まりこ
※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました

2016年3月、「第9回　運輸と経済フォーラム　ドイツにおける運輸連合～地域交通での役割と実情～」が開催され、北ヘッセン運輸連合の実務担当者による講演と日独の関係者によるパネルディスカッションが行われた。

これらの紹介については、月刊誌『運輸と経済』などに譲るが、本稿においては、今日、改めて運輸連合に注目すべき意義を明らかにすることを目的として、その役割の変遷をたどる。

運輸連合とは

運輸連合（Verkehrsverbund、英訳はTransport Alliance）は、1965年にドイツ北部のハンブルク市において結成された、交通事業者間の組合組織に端を発する。

設立の目的は、自家用車に奪われていた近距離輸送市場における公共交通機関のシェアの回復にあった。その達成に向けて、連邦鉄道（当時）をはじめとする同市周辺で旅客輸送に従事していた交通事業者は、ハンブルク運輸連合を基盤とする提携関係を恒常的に築いていくこととなった。

同運輸連合には、エリア内の公共交通機関全般の運行計画とダイヤの策定、加盟交通事業者間で共通の賃率の設定とゾーン運賃制の運用、プールした運賃収入の各事業者への配分、ならびに広報・宣伝活動の共同展開などの業務が委託された。

なお、運行計画の策定にあたっては、公共交通機関間の競争を排除するという方針が採られたほか、自家用車に対する競争力の確保を重視した低廉な共通運賃の運用なども実施されたため、ハンブルク運輸連合は、公共交通事業者による「カルテル」とも評された。

もっとも、このカルテルの試みにより、「一元化された運賃体系のもと、1枚の乗車券で、互いに有機的に結節された公共交通機関の利用が可能」という優れた利用者利便性が具現化された成果として、ハンブルク市の公共交通機関は輸送実績を回復した（その後、近距離旅客輸送分野における事業者間の連携は、競争制限禁止法の適用除外とされた）。

また、同市での成功を受けて、西ドイツ（当時）各地の交通事業者が追随の動きを示し、大都市圏を中心として運輸連合の設立が進んだ。

鉄道改革以降における変化

1990年の国家再統一を経て、94年にスタートした鉄道改革の一環として、都市内・地域内旅客鉄道に対する管轄責任が連邦から各州（全16州）へと移管された。

以来、各州は鉄道、地下鉄、路面電車・

LRT、バスなどからなる地域公共交通の行政を一元的に担い、かつ、域内で提供される輸送サービスの仕様を決定したうえで、交通事業者にその実施を委託することとなった（ただし、州内の自治体やその連合体を行政実務の履行主体として指定することも可能）。

こうした制度変更の帰結として、それまでは運輸連合の空白地帯であった中小規模の都市においても、運輸連合の新設が相次いだ。あわせて、80 年代までは多数派であった交通事業者が主導する運輸連合に代わり、州などの行政主体が運営する運輸連合が数多く設立された。

こうした動向は、地域公共交通の一体的な運営を目指すうえで、運輸連合というシステムを活用することにつき、行政がその有意性を認めたことの証左である。

また、行政主導型の運輸連合は、交通事業者主導型の運輸連合が担ってきた任務（運行計画とダイヤの策定、共通運賃制度の運用、収入配分等）を引き継ぎつつも、その履行方針を変質させている。

例えば、初期の運輸連合においては、共通運賃制度の運用によって得られた収入の配分基準として、各交通事業者の運行実績（座席キロ等）を採用することで、公共交通機関間での旅客争奪競争の発生を回避することが企図されていた。

しかし、今日では、交通事業者の収支バランスが健全に保たれることを前提としつつも、輸送実績（人キロ等）も反映した収入配分の実施により、事業者自身による輸送量拡大に向けた努力を引き出すことが重視されている。

さらに、州によっては運輸連合を行政実務の履行主体に指定しており、そうしたケースにおいては、地域交通の整備・投資計画の策定、輸送の実施を委託する交通事業者の選定なども運輸連合が担当する業務となっている。

運輸連合に注目する今日的な意義

鉄道改革の開始以降、ドイツの地域公共交通市場は、着実、かつ継続的に活性化されてきた（図参照）。各地の運輸連合による利便性向上の取り組みが、その実現に多大なる貢献を果たしてきたことは言をまたない。

なお、行政主導型運輸連合の登場当初には、交通事業者が反発を示すという局面も観察された。ところが、各地における公共交通網の拡充とこれに伴う関係事業者の増加を背景に、中立的な調整者としての機能を発揮することが運輸連合に期待されるようになってきた。

また、ドイツにおいても都市化と過疎化が同時に進行しているが、そうした環境下では、運輸連合としても、既存の公共交通機関の利用促進を図るのみならず、それらを代替・補完するデマンド型交通の運用や、乗合交通システムとしての自家用車輸送の活用などにも取り組まざるを得なくなっている。

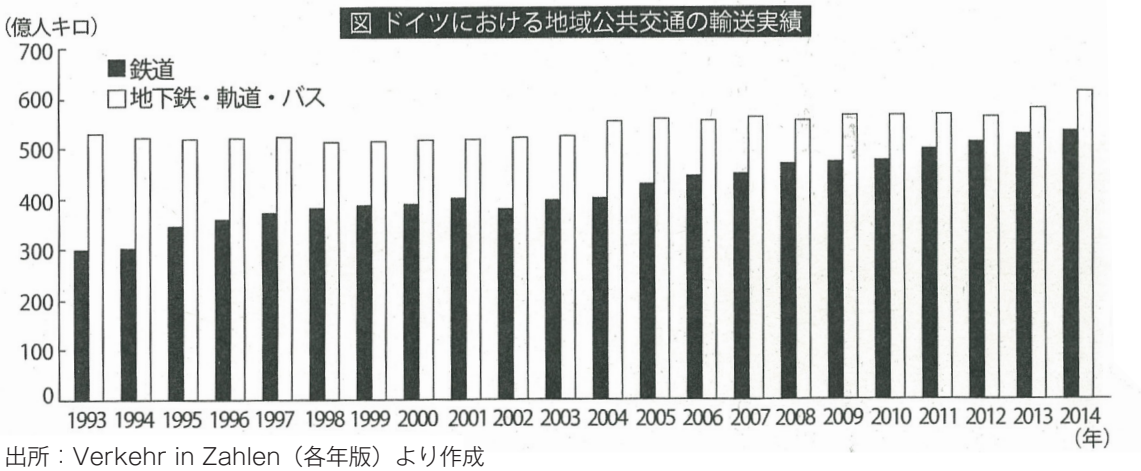
このような実態にかんがみれば、交通事業者間の協働組織としてスタートしたドイツの運輸連合の定義は、すでに大幅に変質していることがわかる。

これまでのわが国では、地域公共交通の利便性向上の観点から、共通運賃制度の運用や物理的・時間的な抵抗を廃した乗り継ぎの実践の大前提となる、交通事業者間の連携のシンボルとしての運輸連合に多くの注目が寄せられてきた。

しかし、今日においては、人口減少・少子

高齢化時代における地域住民のモビリティ確保という課題に取り組んでいるわが国の自治体などにとっても、行政主導型の運輸連合による活動から得られる示唆が少なくないと考えられる。

図 ドイツにおける地域公共交通の輸送実績



出所：Verkehr in Zahlen（各年版）より作成