

ヘルシンキ都市圏の交通運営 — 広域公共交通の運営事例として —

くろ さき ふみ お
黒崎 文雄 主席研究員

はじめに

国内の大都市圏と異なり、海外諸国においては公共交通の多くが不採算事業として運営されている。都市圏の公共交通も不採算であるものの、欧州の多くの都市においては、一般的に市などの地方自治体が交通計画を策定するとともに交通事業者に委託して利便性の高い公共交通が提供されている。

都市が一つの地方自治体でまとまっている場合には、当該の自治体が域内の公共交通を計画することが可能である。一方、いくつかの都市圏は複数の市を跨ぐ広域に広がっているために、都市圏全体で調和のとれた適切な交通計画を作り上げることが必要となっている。

本稿では、フィンランド首都のヘルシンキを中心とした都市圏において、どのように公共交通が運営されているか概観したうえで、調和ある広域公共交通の実現に向けて参考になると思われる点を考察したい。

1. ヘルシンキ都市圏の交通運営

フィンランド首都のヘルシンキは、ヘルシンキ

市のみで人口約 63 万人、周辺の市を含めると約 150 万人の都市圏を形成している。ヘルシンキはフィンランド最大の都市であるとともに、100 万人以上が住む都市圏としては最北に位置する都市となっている。

ヘルシンキ都市圏は複数の異なった自治体に広がっているため、都市圏全体で調和のとれた交通サービスを提供することが必要になっている。このため、都市圏全体の公共交通のためにヘルシンキ地域交通局（略称：HSL）が設立され、2010 年より運営が行われている。

HSL は、ヘルシンキ市と周辺の 8 市が負担する分担金により運営されており、約 370 名の職員を有する組織となっている。民間事業者が補助金なしで商業的に運営を行っている例外的な事例¹⁾を除き、HSL は都市圏内のすべての公共交通の責任を担っている。すなわち、HSL が提供する交通サービスは、バスをはじめ都市圏鉄道、路面電車、地下鉄、フェリーなど多岐に及んでおり、HSL は多様な輸送モードについて幅広い知識が求められる公共交通の専門組織となっている（写真 1）。

HSL は圏内の公共交通の運賃やサービス水準を定める一方、実際の交通事業は直轄で運営するのではなく、他の事業者に委託を行っている。た

1) たとえば、このような事例の一つとして、ヘルシンキ北部に位置するヴァンター国際空港から市内のバスターミナルまでフィンエアーが空港バスを運行している。



写真1 ヘルシンキ市内の路面電車
(HSLがHKLに委託して運営されている)



写真2 通勤時のヘルシンキ中央駅
(都市圏鉄道は、HSLがVRに委託して運営されている)

たとえば、現在、都市圏鉄道についてはVRグループに、路面電車および地下鉄についてはヘルシンキ市交通局（略称、HKL）に委託して運営が行われている²⁾。つまり、HSLが行うおもな業務は、圏内の輸送計画の策定、交通事業運営の委託、委託後の管理業務などとなっている。また、旅客への情報提供、切符の販売、車内での検札業務についてはHSLが直轄で行っている。

2. HSLが提供する都市圏交通 ——費用負担の基本方針——

年間約3億7,000万人に上る利用者数にも示されているとおり、HSLは快適性や輸送頻度などの点において質の高い交通サービスを提供している。たとえば、ヘルシンキ中央駅と18km離れたヴァンター空港との間に、リングラインと呼ばれる環状線が2015年7月に開業した。市内から空港までは、反時計回りで27分、時計回りでは32分の短い所要時間で結んでいる。また、日中（午前9時～午後7時）は10分間隔のダイヤで運行され、空港アクセスの機能だけでなく、両駅間に位

置する計22駅周辺の地域に利便性の高い鉄道輸送サービスを提供している（写真2）。

このように質の高い輸送サービスが提供されている背景として、HSLはその輸送サービスを、利潤追求のビジネスとしてではなく、公的資金を投入しながら提供する公共サービスとして位置づけている点が挙げられる。ヒアリングによると、HSLは輸送サービスに必要なコストの50%を運賃収入によって賄うことを基本方針としているとのことである。この点をHSLの年次報告書で確認したところ、2016年の年間経費は614百万ユーロであるのに対し、運賃収入は331百万ユーロ（年間経費の54%）となっており、基本方針に沿って交通事業の運営が行われていることがわかる。また、運賃収入で賄えない経費については、おもに市からの分担金を補填して公共交通の運営が行われている。

HSLのモード別の経費内訳としては、バス（65%）がもっとも多く、都市圏鉄道（18%）、路面電車（10%）、地下鉄（6%）、フェリー（1%）と続いている。上記のリングラインをはじめとする都市圏鉄道は、長距離特急列車、貨物列車も運

2) フィンランドの鉄道運営の現状と自由化に向けた動きについては、「運輸と経済」第78巻第4号において解説を行った。地下鉄輸送については、現在はHKLが運営を行っているが、今後は競争入札が導入される可能性がある。

行する鉄道線路上を運行しているが、フィンランドの鉄道は、1995年に上下分離が行われている。このため、列車の運行を行うVRグループは線路使用料を支払うものの、線路の保守管理はフィンランド交通庁が行っている。つまり、都市圏鉄道については、HSLが負担する経費に線路保守費は含まれず、線路使用料を含む列車運行費の50%を運賃収入によって賄うことが基本方針となっている点に留意が必要である。

3. 基本方針に基づく運営の利点

HSLは、ヘルシンキ都市圏全体の公共交通の運営を担っているが、その広域に及ぶ圏内の状況は多岐にわたっている。ヘルシンキ中心部のように公共交通輸送の大きな需要が見込めるエリアが存在する一方で、周辺市の郊外のようにそれほど大きな需要が見込めないエリアも存在している。また、沿線人口の増大とともに交通需要の増加が見込める路線がある一方、交通需要は減少傾向にある路線も存在している。このように圏内の状況が多岐にわたる中、公共交通のサービス水準について複数の市との合意形成を図るうえでも、前節で述べた基本方針は大きく役立っている。また、この基本方針は、鉄道、路面電車、バスなどの中から適切な輸送手段を選択するうえでも役立っている。たとえば、鉄道利用者数の減少に伴い列車運行費の50%を運賃収入により賄うことが難しくなった場合、HSLは当該路線のバス転換について関係自治体と協議を行うこととなる。HSLへのヒアリングによると、バス転換の議論に際しては、鉄道輸送を望む声が多い傾向にあるとのことであるが、運行費の50%を運賃収入で賄えない路線の存続を望む場合、沿線自治体はその差分を追加負担しなければならず、実際にそのような例外的な措置により鉄道運営の継続が図られている路線も存在している。

おわりに

本稿では、ヘルシンキ都市圏の公共交通を採り上げ、公共交通に関する専門組織であるHSLが必要コストの50%を運賃収入によって賄う基本方針を基にして公共交通の運営を行っている現状を報告した。上記の基本方針に基づいて、鉄道やバスなど市場に適した輸送手段を選択するとともに、広域に跨るネットワークにもかかわらず、内部補助を回避し調和のとれた交通サービスを実現している点はとて興味深い。

わが国の大都市圏における公共交通は、採算を確保しながら運営を行っている事業者が多く、その状況はヘルシンキ都市圏とは大きく異なっている。しかし、首都圏などの一部の地域を除き、将来は日本の人口は大きく減少することから、不採算の公共交通をいかに運営していくのか、多くの都市や地域でさらに大きな課題となる。基本方針を確立し、それを根拠にしながら調和のとれた広域公共交通を実現しているヘルシンキ都市圏の事例は、今後の公共交通の運営のあり方を検討するうえでも参考になる点が含まれているように思われる。

[謝辞]

筆者は、交通経済研究所の調査活動として行った現地ヒアリングにより、HSLのKimmo Sinisalo氏より貴重な情報をいただきました。感謝の意を表します。

[おもな参考文献]

- HSL (2018) HSL ホームページ
<https://www.hsl.fi/en/helsinki-regional-transport-authority>