

〔研究員の視点〕

コロナ禍に見舞われた地域公共交通に対するドイツの財政支援

交通経済研究所主任研究員 土方まりこ

※本記事は、『交通新聞』（2022年3月30日付）に執筆したものを転載いたしました

はじめに

新型コロナウイルス感染症の感染拡大が本格化した2020年の春以降、公共交通は利用者の減少に直面し続けてきた。とりわけ、コロナ禍の発生以前から利用の低迷に悩まされていた全国の地域公共交通事業者への打撃は大きく、路線の維持や事業の継続にいつそう苦慮する事態となっている。

接触制限のための厳格な行動規制が課されてきたドイツにおいても、地域公共交通の利用者は大幅に減少した。ただし、欧州における感染拡大の第1波が沈静化した2020年夏には、交通事業者の収支の悪化を直接的に補填するための支援制度が構築されている。

地域公共交通の運営の仕組み

この財政支援の内容と密接に関連していることから、まずは、地域公共交通の運営の仕組みを示しておく。

ドイツでは、東西の鉄道の統合を端緒とする鉄道改革の一環として、単一の都市・地域内を走行する近距離鉄道の管轄主体が、連邦（中央）から全16州（地方）へと変更されている。この地域化と呼ばれる措置が実施された1996年以降、近距離鉄道、地下鉄、路面電車、バスなどからなる地域公共交通全般の計画策定、運営、および資金調達は、各州

や各州が指定した郡や市が担っている。

あわせて、新たに制定された「地域化法」に基づき、近距離鉄道に対する財政責任を移管したことへの補償としての連邦財源が、各州へと継続的に支給されるようになった。連邦の緊縮政策を反映して支給総額が削減された時期もあったが、全16州合計で82億ユーロが支給された2016年以降は、地域公共交通のさらなる活性化を図るべく、2031年までは毎年1.8%ずつ増額することが規定された（2022年3月中旬現在、1ユーロ≒128円）。16州それぞれへの配分は、その際に採用された基準（2012年時点の州内人口と2015年における各州での近距離鉄道の運行実績）に比例するように行われている。

こうして支給された地域化財源は、主に近距離鉄道の運営に充当すべきとされているが、その他の公共交通機関のために用いることも可能である。ドイツの地域公共交通は、運賃収入のみでは経費をまかなえない不採算な路線が多くを占めているため、州や郡・市が交通事業者と契約を締結し、所定の輸送サービスの提供を委託することを通じて確保されているのが通例である。そして、その対価として州や郡・市が交通事業者に支払う契約金は、地域化財源から拠出することもできる。

研究員の視点

連邦による支援の決定経緯と内容

地域化の実施以降、ドイツの地域公共交通の利用者は徐々に増加し、コロナ禍に突入する直前の2019年における輸送人員は過去最多に達していた。ところが、2020年3月以降は、ロックダウンが実施された時期を中心として前年同月比で最大8割減にまで縮小し、拡大基調に大きく水を差されることとなった。

そうしたなか、2020年4月、地域公共交通の運営に携わる交通事業者などによって結成されている複数の主要な業界関連団体が、公的財源による支援の実施を求める共同声明を発表した。その主張によれば、コロナ禍に起因する利用者の激減に伴い、運賃収入が平常時の3割以下にまで落ち込んでいるにも関わらず、各地の鉄道やバスは、行政からの要請に従っておおむね通常の8割以上の運行頻度を確保している。かつ、感染拡大防止対策に要するコストも、看過できない金額に上っている。その帰結として、全国の地域公共交通事業者は、2020年末までに最大で総額50億ユーロの減収を強いられるとのことであった。

こうした交通事業者からの要請に応えるように、2020年7月には、感染拡大による景気の低迷を克服するための経済政策の一環として、地域公共交通を対象とした財政支援を実施することが連邦議会において可決された。具体的には、上述した地域化財源の1年限りの増額という位置づけの下、2020年中に発生した収支の悪化分を交通事業者に補填する際に活用可能な資金として、総額25億ユーロを連邦から各州へと支給することとした。各州それぞれへの配分金額は、通常地域化財源と同様の考え方に基づいて決定されている。

連邦は、コロナ禍においても地域公共交通サービスの量と品質は維持されるべきであり、そのためには交通事業者が長期的な資金難に陥るといった状況を回避することが重要であるとして、支援の迅速な実施に踏み切っている。その後、2020年におけるドイツ全国の地域公共交通事業者の収支の悪化は、総額でおよそ31億ユーロに上ったものの、その大部分が連邦から支給された財源によって補填されたことが明らかとなった。なお、この地域化法を活用した支援制度は、2021年にも運用が延長され、最大で総額10億ユーロの連邦財源が各州へと再び支給されることとなった。

おわりに

以上のような連邦による財政支援が奏功していることは、600社近くの交通事業者が加盟する代表的な業界団体が、2022年3月初旬に発表した公式見解などからも読み取れる。これによれば、収入の減少は引き続き免れ得ないものの、感染拡大が収束に向かうたびに、地域公共交通に対する需要が急速に回復してきたという過去2年間における経験を踏まえれば、2022年4月に予定されている行動規制の撤廃後は、旅客も収入も再び増加することが見込まれるという。そして、そうした状況に対処する上では、輸送のサービス水準を一定のレベルに確保し続けることを可能とした、連邦からの金銭面での支援が不可欠であったとも述べている。

わが国においては、公共交通に対する需要はコロナ禍を乗り越えた後にも完全には回復しないという前提が置かれることも少なくないが、ドイツの地域公共交通に顕在化し始めた明るい兆しには、今後とも注目する価値が認められよう。