

ドイツのシュタットベルケが 地域公共交通を担う意義（後編）

ひじかた
土方 まりこ
交通経済研究所主任研究員

4 不採算な公共サービスの運営が 受容される背景

シュタットベルケという組織そのものについて概説した前編に続き、この後編ではシュタットベルケが地域公共交通を担っていることの意義を述べる。そのためには、シュタットベルケが複数の公共サービスの提供に従事している理由に着目する必要がある。

前編においても言及した通り、地域公共交通を運営するシュタットベルケは、電気、ガス、熱、水道、廃棄物処理といった他の公益事業も展開している。単一の企業、ないしは企業グループであるシュタットベルケが、こうした公共サービスをまとめて提供する動機は、以下のようなメリットの享受が期待されることに見出される。

まず、事業間におけるリソースや業務の共通化に加えて、電気、ガス、水道をはじめとする各種インフラの維持管理の一元化なども可能となることから、公共サービス事業の総体としての効率化を図れるようになる。また、電力事業を担っているシュタットベルケが、地域公共交通に電気バスを投入するといったように、シナジー効果を活かした施策を展開していく上での基盤を確保することにも繋がり得る。

さらに、広範な事業を手掛けることによって、

シュタットベルケが得られる最大のメリットとして目されているのが、法人税の節税が可能となることである。ドイツにおいては、出資比率が100%に満たない子会社も含め、連結子会社に生じた利益や損失のすべてを親会社へと5年以上にわたって移転するという内容の契約を締結するならば、親会社がグループとして連結納税することが可能となっている（機関会社制度）。

シュタットベルケも法人税納税の義務を負っているが、不採算な事業の損失を合算し、課税標準となる所得を引き下げることを通じて、負担の軽減を図ることが容認されてきた。とりわけ法人税に関しては、その税収が連邦と各州にのみ配分され、自治体は対象外とされている。つまり、自身が出資するシュタットベルケは節税が可能であり、かつ、その節税が自らの歳入減に繋がることもないため、こうした税務処理は自治体の利害とも合致するものとなっている。

5 採算事業によって支えられている 地域公共交通

そして、この税制上の措置こそが、シュタットベルケが地域公共交通を担う意義に直結している。以下、前編でも取り上げたフライブルク市のシュタットベルケを例として、これを具体的に示す。

表には、2006年から2021年（2023年9月時点で決算が公開されている最新年）までのおよそ15年間における、シュタットベルケ・フライブルク有限会社の経営実績を5年ごとにまとめた。同表より、地域公共交通の運営に携わっているフライブルク交通株式会社は、一貫して多額の赤字を計上し続けてきたことがわかる。近年においては、路面電車の延伸に伴う工事費の発生やコロナ禍に起因する利用者の減少を背景として、その金額をさらに拡大させつつある。しかし、電気やガスなどの供給に従事するバーデノヴァ株式会社が堅調に収益を挙げたことで、その配当によりフライブルク交通株式会社の損失は相殺、もしくは緩和されている。つまり、フライブルク市の路面電車や路線バスは、エネルギー事業が獲得した利益に支えられて運行されてきた。

前編において述べた通り、シュタットベルケは自治体による出資を受けている一方で、民間企業と同じく、利益の計上を要請される事業体である。それにも関わらず、採算事業による損失補填を行ってまで、シュタットベルケが地域公共交通の運営を継続しているのは、公益事業体としての使命に並び、上述のような法人税の軽減措置の存在に拠るところが大きい。なお、ドイツ各地に所在する他のシュタットベルケにおいても、フライブルク市と同様の対応がなされており、地域公共交通を維持するための一手段として全国的に確立されるに至っている。

このように、企業としての利益を追求しつつ、収益の計上が困難な地域公共交通の確保にも取り組むという重層的な制度設計が実現されている点にこそ、シュタットベルケが地域公共交通の運営を担うことの意義が認められよう。

表 シュタットベルケ・フライブルク有限会社の経営実績¹⁾

(単位：千ユーロ)	2006年	2011年	2016年	2021年
営業収益	2,267	2,325	2,031	1,731
営業費用	2,376	2,302	2,217	1,679
営業損益	-109	23	-186	52
バーデノヴァ株式会社への資本参加による利益	20,050	18,459	16,588	16,372
フライブルク交通株式会社の損失引受け	-8,130	-8,719	-18,036	-19,028
シュタットベルケ・フライブルク有限会社の損失引受け	-4,784	-8,026	-4,178	-5,231
その他の損益	-839	-457	-363	-321
営業外損益	6,297	1,256	-5,989	-8,208
税引前当期純利益（営業損益+営業外損益）	6,188	1,279	-6,176	-8,156
法人税等	-4,720	62	-3	-50
当期純利益	1,468	1,341	-6,179	0 ²⁾

注1) 出所の一部において、四捨五入による誤差が生じている。

2) 市による損失補填が行われた。

出所：Stadt Freiburg im Breisgau “Beteiligungsbericht” 各年版より作成

6 おわりに

本稿では、地域公共交通の持続性向上の観点から、わが国でも注目を集めているドイツのシュタットベルケについて、自治体が出資する法人として行政と密接な関係を有しつつも、私法上の法人として高い自律性を持って公共サービス事業の経営にあたっていることや、様々な公共サービスの提供に従事することを通じて、採算事業が計上した利益により、不採算事業である地域公共交通の運営を支えていることなどを述べてきた。

こうしたシュタットベルケの活動は、地域公共交通の継続的な維持を地域自身が図るための方策を探る上で、わが国にとっても参照に値するヒントを少なからず内包していると考えられる。ただし、実効的な示唆を得るためには、シュタットベルケに特有な事業運営のあり方を解明するという観点に基づいて、彼我の差異を多面的に把握する必要がある。とりわけ、地域公共交通の運営への取組がシュタットベルケや自治体の自主性にのみ委ねられているのではなく、税負担の軽減という連邦によって設定された実利的なインセンティブによっても促されているといった、外側から観察した際には後景に埋もれがちな側面も含め、その実態の体系的な理解に努めることが肝要であろう。

主要参考文献

- [1] 国土交通省国土交通政策研究所（2021）
「インフラ・公共サービスの効率的な地域管理に関する研究」『国土交通政策研究』第159号。
- [2] 村上敦（2017）『ドイツのコンパクトシティはなぜ成功するのか』学芸出版社。
- [3] Bräunig, D. and Gottschalk W. (2012)
Stadtwerke. Grundlagen, Rahmenbedingungen, Führung und Betrieb, Nomos.