

地域公共交通政策における自治体の役割と助成制度に関する研究

ー ドイツ・フライブルクの事例報告 ー

谷口 博文 Hirofumi TANIGUCHI

(公財) 福岡アジア都市研究所前主幹研究員

要旨：ドイツにおける地域公共交通政策は地方主体の政策決定、手厚い公的財政支援制度、運輸連合による事業の一体的運営といった点に特徴がある。フライブルクの地域（環境）定期券やまちづくりと一体となった地域公共交通の諸施策は、このような交通政策に関わる意思決定システムと公的セクターの果たす役割に負うところが大きい。

連邦制のドイツとは国の成り立ちに大きな違いがあるとはいえ、日本における今後の交通政策に参考となる点を具体的な提言の形でまとめると、次の3点に集約できる。

第1は、自治体の責任の明確化と権限・財源の移譲、第2は公営企業による事業運営の見直し、第3は公的助成制度の抜本的な見直しである。いずれも実現するには法律や予算制度の改正が必要なだけでなく、制度の根幹にある考え方にまで遡って見直すこととなり、そのままの形で自治体への政策提言とはならないが、方向性を明らかにすることによって、地域での取組みが今後の地域公共交通政策のモデルとなりうると考える。

■キーワード：地域公共交通、地方分権、公的助成制度、総合交通体系、運輸連合、PPP、移動権、フライブルク、福岡市

1. はじめに

都市交通や地域におけるモビリティの確保に関してはすでに数多くの研究や調査が行われており、実証実験も含めた様々な取組みが行われてきているところであるが、日本においてはこれまでのところ、地域の社会生活を大きく変革するほどの成果をもたらしたと言える例は多くない¹⁾。一方、世界的にはクリチバ、ストラスブール、フライブルク、ソウル等、それぞれ特色ある移動手段を使った都市の交通インフラ整備によって、住民の利便性の向上が顕著に現れている例を見出すことができる。特に先進的な都市の交通政策は、環境保護と公共交通優先の思想に裏付けられ、大胆な政治的イニシアティブのもとで進められており、日本の取組みの多くが対症療法的なものにとどまっているのとは大きな違いがある。

諸外国の例はこれまでかなり詳細に紹介されてきているが、前提となる制度や国民意識があまり

にも違うため、直ちに日本に適用することは困難であるとされて、なかなか制度改善などの具体的な成果をもたらすには至っていない。しかし最近では、地方分権改革、「新たな公共」に関する関心の高まり、交通基本法制定の動きなどがあり、諸外国の制度研究を参考に、制度変更を伴う現実的な改革に向けたアウトプットを抽出することは可能と考えられる。

本稿では、ドイツ・フライブルクの地域公共交通政策の事例を取り上げる。環境都市として世界に知られるフライブルクの交通政策についてはすでに多くの文献²⁾がある。共通運賃制や地域（環境）定期券（RegioKarte）の導入、トランジットモール等の道路交通規制、自転車利用促進、マイカー・駐車場規制など、フライブルク市が推進してきた総合的な交通政策は大変興味深い。本稿はその内容や実現に至る政治過程の調査、政策効果の実証分析などを行うものではない。このようなフラ

フライブルクの交通政策を実効あらしめている法的財政的な仕組みを日本と比較したうえで、日本の制度的枠組みの改善に資する方途を探るのが目的である。

本稿の考察の対象は、ドイツの公共近距離旅客輸送（Öffentlicher Personennahverkehr: ÖPNV）に相当する「地域公共交通」とする。ドイツでは「路面電車、トロリーバス、路線バスによる不特定の者の利用が可能な旅客輸送であって、主として都市、都市近郊における交通需要を満たすもの」とされ、疑義がある場合には「走行距離が50km未満または走行時間が1時間未満である輸送が過半数を占める交通機関」と定義づけられている（旅客運送法（Personenbeförderungsgesetz 以下 PBefG）第8条、一般鉄道法（Allgemeines Eisenbahngesetz 以下 AEG）第2条5項）。日本では「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関」をいう（「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、公共交通活性化法）第2条）。

今回フライブルクを取り上げたのは、広域都市圏の中核的役割を担う中規模都市という意味で共通点のある福岡市と比較検討することにより、わが国の制度設計の先進事例として参考になると考えたからである。

本稿の問題意識は、次の3つである。

第一は、地方分権の視点である。もともと連邦制で地方政府の権限の強いドイツであるが、交通政策分野における具体的な政府間権限分配について日本との違いを明らかにし、望ましい姿を検討する。

第二は、財政負担の視点である。地域公共交通政策にかかる公的助成制度のあり方については、日本とドイツとでは独立採算制をめぐる考え方が大きく異なる。これはモビリティ確保に対する公的セクターの責任と裏腹の関係にあり、わが国の助成制度の今後のあり方について検討する。

第三は、事業体ガバナンスの視点である。交通

事業者には自治体による公営企業、第3セクター、民間企業などがあるが、業務運営の意思決定プロセスに国、地方自治体、広域行政組織、事業者、サービス利用者たる地域住民などがどのような関わり方をするのが適当か、その役割分担と適切なガバナンスを確保するための仕組みをどのように構築するか、という問題である。

これらの問題提起に対して一般的な解を求めようとすればどれひとつとっても膨大なサーベイと実証的な分析が必要であり、この小論でまとめるのは難しい。したがってここでは、フライブルクの交通政策に焦点を当てたインタビュー結果を整理して事例報告を行うとともに、その政策的インプリケーションを福岡都市圏にあてはめて、地域公共交通の改善に向けて取り組むべき国と自治体の政策選択の例を示すにとどめたい。

2. 地域公共交通に関連する現行制度の概要

2.1. 制度的枠組みと政府間の権限分配

（1）日本

地域公共交通を担う交通モードには鉄道、地下鉄、モノレール、路面電車、バス、タクシーなどがあるが、それぞれ鉄道事業法、軌道法、道路運送法といったモードごとの法体系によって規制されている。

これらの法律に基づき事業を行う者は、国土交通大臣の許可（鉄道事業の許可（鉄道事業法第5条）、軌道経営の特許（軌道法第3条）、一般乗合／一般乗用旅客自動車運送事業の経営の許可（道路運送法第4条）、自家用有償旅客運送の登録（第79条））を受けなければならない。そのための条件として提出が必要な事業計画や路線、運賃の変更の認可、届出、登録などはすべて最終的には国土交通大臣（またはその事務委任先としての地方運輸局長）の権限である（一部、軌道運輸の開始の認可（軌道法第10条）などについて都道府県知事の権限に属するものもある）。

一方、交通モード横断的に地域公共交通を取り扱ったのが2007年の公共交通活性化法である。こ

の法律は、地域公共交通の維持が困難となってきた状況に鑑み、これを活性化及び再生するため、関係者の合意のもとに策定された計画に基づき、バリアフリーや乗り継ぎ円滑化などの事業を行う者に対して、国が規制緩和や特例措置、財政援助を行う仕組みを定めている。このうち試行的取組み支援事業については、事業仕分けの結果、2011年度に廃止された。

この法律では計画の作成・実施にあたり市町村、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、住民等によって構成される協議会が重要な役割を果たしているが、政府間の権限分配という意味では地域公共交通総合連携計画の認定、計画に基づいて実施される地域公共交通特定事業の法律上の特例措置や予算上の措置はすべて国土交通大臣の権限とされている。

(2) ドイツ

ドイツの公共交通機関のうち、路面電車、地下鉄、モノレール等の軌道事業、トロリーバス、自動車路線運送事業（バス）、自動車不定期運送事業（タクシー、貸切バス）についてはPBefG、鉄道についてはAEGで定めている。

PBefGでは各モードに共通の一般規定と個別モードごとの特別規定に分かれており、共通規定では路線営業には許可を要するものとされ（第2条）、その権限は州政府によって定められた当局（州の管轄機関）にあるとされる（第11条）。また運行計画などはその条件として当局に提出する必要があるが（第12条）、共通事項として許可の条件や手続きなどの規定があるほか、事業者に対して運送義務を課すとともに（第22条）、当局は計画策定にあたり、任務担当者（Aufgabenträger）、関係者と協調しなければならないこと、障がい者、バリアフリー、移動困難者に配慮しなければならないことなどが定められている（第8条）。個別モードごとの特別規定では路面電車の軌道敷設の許可、タクシーの営業許可の特例等の規定がある。

なお、日本の自家用有償旅客運送のような例外的な運送形態についてPBefGは、個別に要件を定

めて限定列举せずに、新たな交通機関や運送形態による営業に対して法律の適用が難しい場合は、公共の利益に反しない限り4年までは厳格に解釈せず柔軟に対応できることを明文で認めている（第2条第6、7号）。

鉄道に関してはもともとドイツ国有鉄道（DB）を中心として連邦政府のもとで規制されていたが、1994年に東西ドイツ国鉄の統合・民営化が行われ、1996年に施行された「公共近距離旅客輸送の地域化に関する法律」（Regionalisierungsgesetz（以下RegG））により、ÖPNVのうちの鉄道近距離旅客輸送（Schienenpersonennahverkehr：SPNV）に関する計画、組織、財政等の権限が州に移譲された³⁾。AEGでは、鉄道事業に必要な許可（第4条）及び監督権限は連邦所有の鉄道以外は州とされている（第5条第1a、1b項）。ただし運賃については、事業者の所在する地の州管轄機関とされ（第5条第4項）、また運転免許や保安関係については連邦の役割が明記されている（第5条第1e、1f項）。また保安監督や鉄道インフラに関する連邦鉄道庁（Eisenbahn - Bundesamt）の役割は大きく（第4条第5項）、特別に規定するほか、鉄道インフラ事業にかかる多くの許可は連邦の役割となっている。これはホームや安全施設の技術仕様等の統一を図る必要があるためである。

交通事業に係る営業許可を行う州の管轄機関（Regierungspräsidium）は、バーデン・ビュルテンベルク州においてはシュトゥットガルト、フライブルク、カールスルーエ、チュービンゲンにあり、バスならば8年、鉄道、路面電車であれば25年というように、期限を定めて許可される。この許可は事業の詳細な内容や運行計画を縛るものではなく、事業者に資格を与えるライセンスのようなものであるが、いったん許可を得るとサービス供給（運送）の義務があつて、勝手に営業を取りやめることはできない。

2.2. 地域公共交通に係る公的助成制度

(1) 日本

公共交通に対する国の支援策はこれまで多くの

変遷を経てきているが、現時点では事業の名称や制度の括りの変更によって、連続性がわかりにくいものになっている。また法律補助だけでなく毎年の予算で定められる補助金もあって、その要件や手続きは、法令でなく国土交通省の通達である補助金交付要綱に依拠するものが多い。

公共交通活性化法に基づく「地域公共交通活性化・再生総合事業」のほか、従来からの支援メニューとして、鉄道軌道輸送対策事業費等補助、離島航路補助、公共交通移動円滑化、バス路線維持対策などがあったが、2011年度からこれらすべてを見直して「地域公共交通確保維持事業」「地域公共交通バリア解消等促進事業」「地域公共交通調査事業等」の3つに整理された。いずれも財政支援の要件等の詳細はすべて「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」に定められている。

交通モードごとではなく、これまでの補助金を整理統合しているが、個別の具体的な補助制度の内容は従来と大きく変わっていない。たとえば1960年代後半に創設された過疎地における不採算バス路線対策が、様々な変遷を経て⁴⁾路線維持費補助、車両減価償却費等補助となり、それが今回地域間幹線系統確保維持費国庫補助金や車両減価償却費等国庫補助金と整理されて、従来とほぼ同様の要件を別表で定めている。

地下鉄については地下高速鉄道整備事業費補助交付要綱によって補助対象路線、補助対象事業費、補助率、手続きが定められており、対象となる事業主体は公営企業あるいは地方公共団体が50%以上出資する法人などを個別に列挙している。

(2) ドイツ

地域公共交通に関連する公的助成制度については、駐車場や交通施設インフラ等施設整備費のようなハードに対する施設整備補助と、旅客輸送事業の運営経費のようなソフトに対する運営費補助がある⁵⁾。

このうち前者については地域交通助成法(Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz 以下GVFG)に基づく施設整備費補助がある。これは1971年に

法制化されたもので、鉱油税の増税分を財源として、地方道のほか、路面電車や地下鉄などの新設・延伸、バスターミナル、停留所などの整備、バスや鉄道の車両調達等、地域公共交通に資する特定の施設建設計画(第2条)に対して財政支援を行う。連邦は州が提出した投資計画に基づき州に対して補助金を交付する。計画が一定の条件を満たせば、5000万ユーロを越える事業計画については、連邦が20%、州が60%を負担し、それ以下の場合、州は80%を負担する。

この制度は2006年の連邦制度改革を受けて2007年に廃止され、憲法(Grundgesetz(以下GG)第143c条)で保証された代替措置も2020年には廃止されることとなっている。「自治体事務と財政支援解体法」(Entflechtungsgesetz 以下EntflechtG)により、2007年から2013年までの間、経過措置として13億3,550万ユーロが州に交付され、その間従来のプログラムに沿った連邦支援は継続されるが(第3条)、連邦と州は2014～2019年に必要と見込まれる額を2013年までに再検討しなければならない(GG第143c条3項)。この改革は連邦と州が共同で市町村を支援する制度を廃止して、州の権限を強める趣旨であり、その代替措置についてもこの期間中にフェードアウトさせることになっているが、最終的にどう決着するかは政治問題となっている。

次に、後者の旅客輸送業務にかかる経費の不足分について、連邦レベルではRegGに基づく運営費補助制度がある。鉄道に関してはSPNVの権限を連邦から州に移譲(地域化)するにあたり、憲法で経営に必要な財源を州に移転し(GG第143a条)、1996年から連邦歳入の一部を州のÖPNVに充てることとされた(GG第106a条)。2008年については鉱油税から66億7,500万ユーロ(2012年については70億8,460万ユーロ)を州に交付すること、州ごとの分配率、その後2014年まで毎年1.5%増加させること、2015年以降はあらためて法律で定めることなどが規定されている(RegG第5条)。この用途については「特に鉄道近距離旅客輸送の

財政に充てること」(RegG 第6条)とされており、運営費だけでなく施設整備への投資にも充てられているのが実態である。

このほか、学生の通学や研修、障がい者のための割引等のコスト補填分は州から直接事業者へ補助されている。

3. フライブルク都市圏の地域公共交通をめぐる組織構造と制度運用の実態

ドイツでは、運輸連合(Verkehrsverbund)⁶⁾や市・郡の連合体である目的広域連合⁷⁾(Zweckverband)などの組織が地域公共交通の重要な担い手として事業運営の意思決定に関与している。これらの組織がどのような役割を担うかは、州によって異なる⁸⁾。

ここではフライブルク都市圏に焦点を当てて行った一連のインタビューを整理して、制度運用の実態を明らかにしたい。フライブルク市はドイツ南西部にある人口約22万人の都市で、隣接する2郡を合わせると約63万人となる。バーデン・ビュルテンベルク州に属し、環境保護の取り組みで世界的に名高い。まちの中心部へのマイカーの乗入れを制限し、路面電車を中心に公共交通機関の利便性の高いまちづくりが行われている。

インタビューは2012年9月中旬にフライブルク、シュトゥットガルト(州政府関係)、ベルリン(連邦政府関係)で行い、訪問先は、フライブルク市及びフライブルク目的広域連合、フライブルク交通会社、フライブルク運輸連合、バーデン・ビュルテンベルク州交通・インフラストラクチャー省、バーデン・ビュルテンベルク近距離交通有限会社、ドイツ連邦政府交通・建設・都市開発省、財務省を訪問して、それぞれの担当者と意見交換を行った⁹⁾。

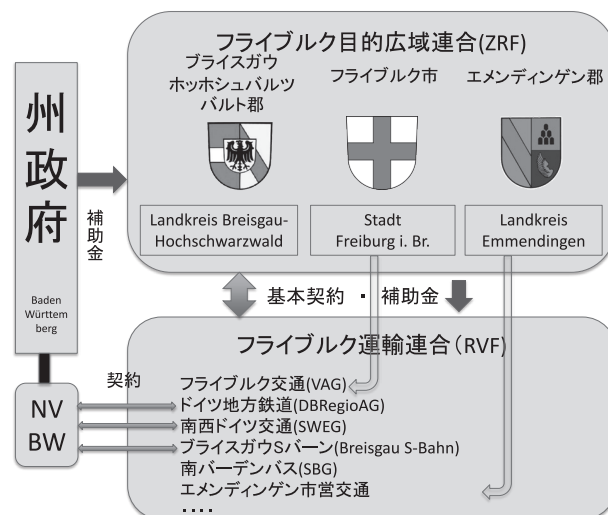


図1 フライブルク都市圏の交通政策をめぐる組織構造 (Mobilität für die Region, ZRF ウェブサイトをもとに筆者作成)

3.1. フライブルク運輸連合 (Regio - Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF))

環境定期券が登場した1984年に共通運賃制の運用や路線・ダイヤの共同構築を図るため、フライブルク運輸連盟(Verkehrsgemeinschaft Freiburg)が組織されたが、この交通事業者の連合組織が発展して1994年に設立されたのがフライブルク運輸連合(RVF)である。フライブルク市、エメンディングゲン郡、及びブライスガウ・ホッホシュバルツ・バルト郡の3つの自治体の行政区域で事業を行う19の交通事業者からなる企業レベルの連合体であり、政治的任務は持たない。その意味では、行政とは区別された企業体主導による管理型の運輸連合といっていよい¹⁰⁾。

加盟する事業者はフライブルク市内の路面電車、バスを運行しているフライブルク交通株式会社(VAG)をはじめ、近郊鉄道事業を運営するドイツ地方鉄道(Deutsche Bahn Regio AG (DB-Regio))、南西ドイツ交通(Südwestdeutsche Verkehrs AG)、ブライスガウSバーン(Breisgau-S-Bahn (BSB))の3つの鉄道会社のほか、市営バスや民間のバス事業者が含まれる。それぞれが独立した経営体であり、RVFがひとつの企業として事業を運営しているわけではない。鉄道会社の場合は州が出資するなど、組織のガバナンスもそれぞれであるが、

RVF の下に共通運賃、路線図、時刻表など一体で運用しているため、利用者から見て事業者や交通モードの違いによって不便さを感じることはない。

RVF は傘下事業者の共通運賃、統一路線図、時刻表等の広告や切符のデザイン、標準スタンダード、マーケティングなどを担当する。最も重要な任務は各企業への収入の分配である¹¹⁾。分配基準としては人×距離、乗換実績、売上げなどがあって、州や都市部によっても異なるが、南ドイツでは売上げ基準が多い¹²⁾。収入に計上される補助金も分配対象となるが、スクールバスや障がい者関係の補助金には関与しない。

3.2. フライブルク交通株式会社 (Freiburger Verkehrs AG (VAG))

RVF を構成する企業のひとつである VAG は、フライブルク市内の公共交通を担う中核的交通事業者であり、RVF の資本の 33% を保有する。法人形態は株式会社であり、フライブルク市が 100% 出資する持株会社 Stadtwerke Freiburg GmbH の子会社のひとつである。持株会社は VAG の 99.87% の株式を保有するほか、FFB (飛行場経営会社)、AWF (下水処理会社) 等のそれぞれ 100%、Badenova AG (水・給湯・ガス会社) の 32.76% を保有している。VAG は赤字、BAG は黒字、AWF は収支相償など各社の収支状況は異なるが、これらを連結で運営している。

コストに占める運賃収入の割合は VAG の場合 88 ~ 90% で、ドイツのほかの都市が平均 75% 程度であるのと比べると効率は良いほうである。赤字だからといって、客のいない時間帯の運転を間引くようなことはせず、運行密度が高く、利便性の優れたサービスを提供することによって乗客の支持を得ている。むしろ逆に補助の条件として運転間隔など一定の水準が要求されているので、企業はそれを満たすように努めており、採算性よりもサービス水準維持を優先している。

フライブルク市における路面電車の新規路線計画については市議会が決定するが、VAG は計画が補助要件に合致するよう技術的な面で支援してい

る。例えば、道路の幅員、住宅の数や雇用の確保などさまざまな条件があり、これを満たしていない場合は事業者が全額負担で整備せざるを得ない。これまで議会と VAG の意見が違ったり、住民投票の有効投票が必要数に満たなかったりするなど新路線計画の決定は政治的になかなか難しい。

いずれにしても路線の整備計画が 2018 年までとなっているのは、2020 年に補助制度が廃止され、その後の見通しが立たないからである。廃止については当時州や政府も賛成しており、人口が減少するドイツにおいてインフラに要する費用は今後増加しないという議論もあるが、維持費の増嵩のみならずなお必要なインフラ整備があることも事実であり、関係者の間では何らかの対応を期待する声強い。

3.3. フライブルク目的広域連合 (Zweckverband Regio - Nahverkehr Freiburg (ZRF))

RVF が事業を行っているフライブルク市、エメンディンゲン郡、及びブライスガウ・ホッホシュバルツバルト郡の 3 つの自治体は、交通に関する連合組織であるフライブルク目的広域連合を形成している。目的広域連合とは日本の一部事務組合に近いもので、特定の行政目的 (例えば交通、上下水道、産業団地の整備など) を実現するために設立される政治組織であり、首長 (輪番制の例が多い) と議会を有している。

ZRF は 1984 年に設立された近距離交通委員会 (Nahverkehrskommission) から発展したもので、1994 年に設立され、交通政策に関して政治的意思決定を行う 3 自治体の対外代表的位置づけとなっている。

ZRF のミッションは、州法 (地域公共交通の計画、組織、形成に関する法律 (Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs 以下 ÖPNVG) 第 1 条) にもあるように人の近距離移動を自家用車から路面電車、鉄道、バス等の公共交通機関にシフトさせることであり、そのため公共交通機関の利便性の向上を図り、総合的な視点で交通政策を実施して

いる。1960-70年代から推進されてきたこの地域の環境・交通政策の一貫性、継続性を担っている組織でもある。

具体的には、①公共交通に係る交通政策ガイドラインの開発 ②地域路線の拡充、施設整備、調整指導 ③公共交通計画策定、更新、見直し ④連合参加者の任務担当者としての利害調整 ⑤第三者に対する ZRF メンバーの利益代表 ⑥運賃の認可、RVF との基本契約及び補助金契約、及びそれに基づく補助金の認可を行っている。ただし、ZRF そのものは法律にいう任務担当者ではない。

3.4. 任務担当者 (Aufgabenträger)

任務担当者は、PbefG にあるようにその地域における公共旅客輸送サービスに関する計画、組織、実施の責務を負っているが (第 8 条第 3 項)、誰が任務担当者であるかは、州法の定めるところによる¹³⁾。バーデン・ビュルテンベルク州では、ÖPNVG によって、SPNV の任務担当者を州 (Land)、その他の ÖPNV については市及び郡 (Stadt und Landkreise) としている (第 6 条)。したがってフライブルク市の地域公共交通に関していえば、近郊鉄道に関してはバーデン・ビュルテンベルク州、路面電車やバスに関してはフライブルク市が任務担当者である。

ドイツにおける公共交通の具体的な運行計画は、任務担当者が要求するサービス水準をもとに、事業者との間で締結する契約によって定められる。まず委託者である任務担当者が要求仕様や補助の条件等を公募文書 (Ausschreibung) の形で示し、競争入札により長期契約が締結される。

バーデン・ビュルテンベルク州のシュバルツバルト鉄道の例を見ると、公募文書では 22 項目にわたる条文と 20 の付属文書によって極めて詳細な公募条件が掲げられている。具体的には、運行計画のクオリティ (定時性、信頼性、車両編成、座席数、緊急事態対処等)、事業運営のクオリティ (運賃体系、マーケティング等)、技術的クオリティ (車両、工場、整備、自転車搬入可能性等) が求められ、付属文書では交通事業者が満たすべき最低限のクラ

イテリアやその評価方法、付加的評価基準としてのより高度のクオリティなどが掲げられている (表 1 参照)。例えば、運休、遅延等の定時性に関する報告義務、それによる補助金の減額、必要な車両投入がなかった場合の罰金及び補助金減額、運休や障害による代替輸送等、多岐詳細にわたる。

表 1 シュバルツバルト鉄道公募要領 (抄)

サービスの最低水準に対する客観的評価基準 パラメータ	ウェイト	要求水準	許容範囲		付加基準限度	
			下限	上限	下限	上限
1-1 定時性	55%	95%	93.5%	96%	90%	100%
1-2 接続性	20%	98%	97%	99%	95%	100%
1-3 車両編成	7.5%	98%	97%	100%	95%	-
1-4 車両の清潔さ	5%	94%	92%	96%	90%	100%
1-5 無事故	5%	98%	96%	99%	92%	100%
1-6 乗客への広報	5%	95%	92%	97%	89%	100%
1-7 苦情処理	2.5%	97%	95%	99%	90%	100%

(出典: Ausschreibung von SPNV-Leistungen in der Relation Karlsruhe – Konstanz (“Schwarzwaldbahn” und “seehas” Anlage 1.1, Anlage Qualität, § 16 Mindeststandards から筆者作成)

このような契約の一方当事者である任務担当者、すなわち行政側には高度の専門知識と経験を有する専門家が必要である。バーデン・ビュルテンベルク州内の鉄道事業者との間で、州政府に代わって鉄道輸送契約を結ぶのは、州政府が保有するバーデン・ビュルテンベルク近距離交通有限会社 (Nahverkehrsgesellschaft Baden - Württemberg mbH (NVBW)) である¹⁴⁾。

NVBW は、交通インフラ省の近傍に所在し、技術面だけでなく、法律、経営、営業などの専門家をそろえ、州政府との間で密接な人事交流を行いながら、実質的に政府と一体となって業務を進めている。

契約の相手側は 16 社ほどの鉄道輸送会社で、自前の施設をもっている会社と、ドイツ鉄道の施設を使っている会社とがあるが、NVBW はこれらに対してサービスの注文をする立場にある。

なお、公募に際しては、EU 指令 (Regulation (EC) No.1370/2007) によって公共旅客輸送サービスの市場開放が求められている。国内、EU 域内にとどまらず、スイス、イタリア、フランス、オーストリア、カナダなどの企業が参入に関心を示しているのに

対して、州の対応には違いがあり、ヘッセン州はスエーデンの企業を入れるなど積極的に対応している。バーデン・ビュルテンベルク州はやや後ろ向きであるものの、州内の鉄道会社は国外の競争相手を意識して、コスト削減などに努力している。

以上、フライブルクの地域公共交通に焦点を当てて、関連する組織団体の運営と制度の運用実態について述べた。以下では福岡都市圏¹⁵⁾の公共交通政策の現状を取り上げ、フライブルクの状況と比較することによって見えてくる問題点を整理する。

4. 福岡都市圏の地域公共交通の現状と課題

4.1. 福岡都市圏の公共交通に関わる企業、組織及び関係者

福岡都市圏の交通事業者は、西鉄グループ（中核は鉄道事業とバス事業を行う西日本鉄道株式会社）、JR九州グループ（鉄道事業を行う九州旅客鉄道株式会社のほか、旅客自動車運送事業、海上運送事業会社を含む）、福岡市（地下鉄を運行する福岡市交通局及び福岡市営渡船を運行する福岡市港湾局総務部客船事務所）、昭和自動車（福岡市西部、糸島市の路線バス）等である。

西鉄と昭和自動車は純粹の民間会社であるが、九州旅客鉄道株式会社は「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律」に基づき、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が全株式を所有する特殊会社で、株式、社債の発行、代表取締役の選定、事業計画等に国土交通大臣の認可を要する。

福岡市は地方公営企業法及び「福岡市交通事業の設置等に関する条例」に基づいて「交通管理者」をおき、市営地下鉄を運営している。公営企業は、特別会計をもって経理し、原則的に地方自治法、地方公務員法が適用され、予算、決算等議会の議決を経なければならないなど、官庁組織の一部である。一般の企業会計に準ずる方向で現在見直しが進んでいるが、公営企業独自の会計基準に則っ

て経理が行われ、重要な意思決定は予算等を通じて議会が行う。

福岡市のバス事業についてはこれまで西鉄などの民間企業がすべてカバーしており、市営バスはない。したがって福岡ではアクセスが不便な地域の問題はまず西鉄に持ち込まれ、企業の採算性の判断によって事実上バス路線の採否が決定される状況にあった。事業者の認可申請があれば国は主として採算性に関する審査を行っている。

福岡市は交通事業者としての立場以外に、道路管理、港湾等の施設管理、都市計画決定、生活交通ネットワーク計画策定を行う者としての立場がある。

関係者の協議の場としては、公共交通活性化法に基づく協議会や道路運送法施行規則上の地域公共交通会議、地域公共交通確保維持改善事業費補助金にかかる生活交通ネットワーク計画を策定するための協議会がある。これら最近整備された法定の協議会のほか、1971年に設立された福岡都市圏交通対策協議会があるが、いずれも利害調整を図る実質的な協議よりも連絡報告にとどまる場合が多いようである。

4.2. 総合交通体系構築の担い手

福岡都市圏の公共交通事情を見ると、例えば、百道浜やアイランドシティなどの新しい港湾地域の住宅や施設へのアクセス、福岡市西部へ移転中の九州大学へのアクセス、地下鉄路線の未結節、空港国際線やクルーズ船到着後の移動、西鉄・JR・地下鉄相互の乗換接続などの不便さが指摘されている。

一般利用者の不満は事業者の努力で解消できるものもあれば、背景にある経営問題や法律、制度にまで遡らなければ解決できない問題もある。特に乗り継ぎなどの複数の事業者にまたがる問題は、個別事業者の苦情処理では解決できない。また福岡では、交通事業者間の厳しい競争の中で、それぞれ事業者ごと、交通モードごとに利用者を囲い込みながら、並行して路線を走らせ、激しく乗客を奪い合っている。したがって企業やモードごと

に別々の料金体系や路線計画を定め、地域住民から乗り継ぎや接続の悪さを指摘されても、それぞれの経営判断を覆すことは困難な状況にある。

これに対して、ドイツにおける交通計画は、個別企業ごとではなく、地域住民にとって最適な総合交通体系としてのネットワークを構築することが目的であるため、例えば郊外の近距離鉄道は地域交通の骨格として幹線的役割を果たし、バスは鉄道の駅まで乗客を運ぶ支線的役割を果たすよう位置づけられていて、バスと鉄道を並行して走らせるようなことはしない。市内交通でも同様であり、総合交通計画の基本的な考え方であるとされている¹⁶⁾。

ゾーン制による共通運賃制や無記名定期券と相まって、このような地域住民にとって利便性の高いフライブルクの公共交通政策は、強い政治的リーダーシップのもと事業主体を横断する形で、運輸連合や目的広域連合のような団体によって担われている。

福岡市の総合的な交通体系の構築については、福岡市総合計画のもと、都市計画マスタープランと連携して福岡市都市交通基本計画が策定されている。抽象的な基本理念は述べられているが、その実現のための具体策な個別計画、実施計画については、それぞれのモードごとの所管部署と各交通事業者の主体的な判断に委ねられることから、基本計画においては市が実施する道路整備と市営地下鉄、公共交通関係の補助事業以外は関係機関に要請するにとどまっている。

公共交通活性化法では市町村が地域公共交通総合連携計画を作成することとなっているが、これらの関係者の調整の場として組織される法定協議会については、公共交通事業者や道路管理者、公安委員会等に対して参加要請応諾義務、及び協議結果の尊重義務を課すにとどまり、自治体は交通事業者に対する許認可権や民間企業の利害衝突を調整する権限を持っていない。

たとえば路線の新設や停留所の変更、ダイヤ改正など、国の許認可権に基づく九州運輸局への認

可申請や届出の情報は福岡市の交通政策部局にはもたらされない。むしろ福岡市営地下鉄と西鉄バスは競争関係にあるので、情報遮断の傾向にある。実行する権限も財源もなく、従って組織も専門家人材も必要な情報も集まらない状態では、真の意味で福岡市に総合交通体系の構築を期待するのは難しい。その点、許認可権限と補助金を背景に交通事業者との契約によって輸送サービスと利用者利便性を確保するドイツの州、市当局とでは、政策の実行力に大きな違いがある。

それでは権限、財源、情報、人材を持つ国の出先機関である九州運輸局が、福岡都市圏の総合交通計画を策定するかといえば、それは自治体の仕事と理解されており、ここに制度の枠組みと期待される役割との間に大きなギャップが存在する。すなわち、誰に地域のモビリティ確保の責任があるかという点を曖昧にしたまま、それに必要な権限と財源を国が持ち続けているところに問題がある。

4.3. 地域公共交通政策の目的設定

ÖPNVGの第1条(目的)によれば、地域公共交通は総合交通体系の考え方に則り、個人の自動車交通(マイカー)に代わる代替手段を提供することが目的であると明記されている。それは地域住民のモビリティを確保し、環境保護、省エネルギー、交通利便性の向上に資するものであり、州の経済環境の魅力を高めることに寄与するとされる。

さらに、任務担当者はPBefGにより監督当局、交通事業者、関係企業等と協力して運行計画等において、障がい者、移動制約者、バリアフリー等に十分配慮しなければならないことがうたわれている。ガイドラインには、利用者の視点から総合交通体系の形成を目指して、乗り換え、交通機関相互の接続、運行頻度などの目標を定めるとともに、バリアフリー、子供、移動制約者等への配慮を義務付けている。

この点に関しÖPNVGの第5条では、近距離公共交通輸送サービスの十分な供給は、Daseinsvorsorge(現存在配慮)¹⁷⁾の任務であると定められており、

生存あるいは生活にその充足が不可欠であるサービスとして位置づけられている。

一方、日本における移動権及び交通基本法の議論に深入りする余裕はないが、わが国では「移動権」を裏打ちするかたちで移動手段確保の責務を明確に法律に定めることは、国、自治体の財政負担につながることもあって、政府提出の交通基本法案に盛り込まれていない¹⁸⁾。公共交通活性化法では「地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図る観点から」地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっているとし、国、自治体、事業者等の努力義務をそれぞれ定めている。しかし抽象的一般的な背景説明的表現となっており、具体的な政策の優先順位を明確にするには至らず、市町村等関係者が任意に計画策定等を行うことを期待するにとどまっている。したがって、過疎地において路線バスや鉄道が廃止されるなど差し迫った政治課題が噴出しないう限り、自治体が動き出さないのが実態である。

福岡市の市営渡船事業の場合は、福岡市に属する4つの島の生活を維持するのに定期航路の確保が不可欠であることから、一般会計から赤字分を繰り入れてでも事業を継続せざるを得ない状況にある。法律に移動権が明記されているかに関わらず、実態として自治体には移動手段を確保する責務が発生しているとも言える。

福岡市が市議会のインシャティブにより2010年に制定した「公共交通空白地等及び移動制約者にかかる生活交通の確保に関する条例」の前文及び第1条（目的）では、「すべての市民に健康的で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動を保障」と規定した。これは公共セクターの役割について一歩踏み込んだ書き方をしており、自治体が独自に取り組んだ先進的事例として注目に値する。今後、この条例がどのような具体的実践例を生み出すが注目される。

5. 提言

以上ドイツと比較することによって見えてくるわが国の地域公共交通政策の課題について述べた。もちろんドイツの考え方や制度をそのまま現在の日本に輸入できるわけではないし、またそれが望ましいとも限らない。しかし両制度の運用実態などを比較検討することによって、課題解決に向かって解決の糸口が少しでも見えてくれば有意義ではないかと考える。

そこで、日本の交通政策に関連する制度組織の改革の案をいくつか示したい。

なお、交通政策は一定の地域の広がりをもつことから、政策の実施主体については、単独の自治体でなく広域連合のような広域的自治組織を想定するのが本来望ましい。また権限や財源の受け皿については、交通事業者を監督する立場に立つので、例えば国の出先機関を地方に移管する特定広域連合¹⁹⁾のような県を越えた組織が考えられる。しかしここでは受け皿機関について道州制まで含めた議論を展開する余裕はないので、以下の提言においては福岡市を、福岡都市圏に属する自治体全体の連合組織的な機能を持つ地方自治体と想定して議論を進めることとする。

5.1. 自治体の責任の明確化と権限・財源の移譲

4.2. で明らかにしたように、地域住民の生活に直結する都市インフラであるにもかかわらず、都市計画や道路管理などと異なり、地域公共交通について自治体に全く許認可権限がないというのは、制度として合理的でない。国においても地方の実態は現場に近いところでしか把握できず、日常の事業運営にかかる認可や届出の受理の多くは、地方運輸局ないし運輸支局に事務委任されている。しかしそれを地域住民サービスに活かして地域の交通体系を形成する責任を負うのが国でなく地域の事情に通じた地方であるとする以上は、それに必要な情報や権限は地方が持つべきである。

現在国に対して交通政策に関連する許認可権限を要求する声がそれほど大きくないのは、これまで長い間交通分野の政策立案と実施を国が行って

きたため、ノウハウや組織が地方自治体になく、適切な権限の受け皿が用意できないからである。また地域のモビリティ確保の責任は必然的に財政負担を伴うので、地方側にもできれば負担を避けたいという意向が働く。

一方国は権限と財源を移譲する用意はなく、地域住民サービスの責任を負うこともないので、結局両者とも財政負担の問題を避けて、法律上は抽象的な努力義務、あるいは協力義務ないし、連携義務の規定にとどまり、結果的に誰も責任を取らないことになる。

しかし地域住民の移動のしやすさ、モビリティの確保は地域の魅力や活性化に直結する重要な要素であり、まちづくりに不可欠な基本的インフラである。福岡市は単なる一交通事業者としてではなく、地域住民を代表して交通インフラ全体のありべき姿を示し、まちづくりの中でどう実現していくか示す必要がある。そのためには、移動手段の確保や利便性の向上を図る自治体の役割と責任を明確にしたうえで、その責任を果たすために必要な権限と財源の移譲を国から受けると同時に、交通政策を強力に推進できるような専門家集団による組織体制を作らなければならないと考える。

5.2. 公営企業による事業運営の見直し

福岡市はまちづくりの一環として総合的に交通政策を推進する立場と同時に、市営地下鉄と市営渡船を運営する交通事業者でもある。しかし競合する事業者との公平性が客観的に担保できなければ、権限の行使や財政支援を行う行政の信頼性を損ねることになりかねない。また事業者横断的に総合的な政策を実施する場合は、競争政策の観点からはカルテルと同じ効果を持つため、ガバナンス上厳格な透明性が求められる。したがって福岡市においては、この2つの役割を明確に区分すべきである。

そのためにはまず、交通事業者としての立場を市の組織から切り離し、自立的な経営努力や創意工夫が活かせる体制を作る必要がある。市営地下鉄の運営は交通局が行政組織の一部として業務を

執行しているが、輸送サービスの提供という鉄道事業自体に民間企業との違いはなく、専門的な技術者集団と経営のノウハウによって、効率的な運営を行うことが望ましい。できるだけ当事者能力を高め、企業体として経営努力を促すモチベーションが働くような仕組みとするには、独立した株式会社形態（第3セクター方式または民営化）を採用すべきである。

しかしながら、公営企業の組織形態を変更する場合には、これまで公営企業であることを前提として投入された出資や国庫補助、一般会計補助、企業債の償還など制度的に与えられた優遇措置²⁰⁾をどう整理するかという問題を解決しなければならない。

そもそも公営企業でなければ税金投入できないという考え方は、〈官＝公共＝赤字＝補助金〉⇔〈民＝利潤追求＝独立採算〉という官民二分論のドグマに由来するものであって、民が担う新たな公共の考え方を踏まえれば、さまざまな可能性や選択肢があり得る。例えば上下分離方式によりインフラ部分を公営企業に残す、コンセッション方式によるPFIの手法を用いる、補助金の投入に関しインセンティブ契約に工夫を加えるなど、幅広い視野から検討するべきである。

官民二分論のドグマは実際には通達のようなルールの細部に現れることが多く、現場での影響も大きい。地方公営企業法だけでなく、補助金交付要綱も含め、官と民の役割分担について最近の研究成果を踏まえて、抜本的に見直すべきである²¹⁾。

5.3. 公的助成制度の抜本的な見直し

鉄道事業の上下分離方式をとるドイツにおいて、輸送業務に参入する企業は、要求される輸送サービスの内容、それにかかるコスト、料金収入、補助金の額などを勘案して州と契約することになる。基本的に鉄道輸送事業は公的助成を前提としており、州が経営上の赤字を埋めているが、補助金はコストと収入の差額を事後的に支払うのではなく、長期（10年間）の見積もりを行い、それをもとに基本契約の中で事前に固定している。5年ごとに

見直し規定がある場合もあるが、特に大きな事情変更がない限りこれを変えることはないので、コストが膨らめば企業の損となるし、逆にコスト削減に成功すればそのまま利益となる。ただし、契約に定められたサービスの質や水準を落とすことは許されない。

例外的な事情変更として契約で何を認めるかは難しく、具体的には鉄道の施設を保有するインフラ会社（DBAG²²⁾ など）に支払うコストの増加などが問題になる。たとえばフライブルク近郊鉄道への運営費補助は10年間で3,000万ユーロだが、毎年コスト変動などを勘案して調整を行っている。

最終的にこれらの契約条件で入札に応じる企業は、それぞれのリスクリターン²³⁾の計算のもとに、事業参入の段階で判断する。一方の契約の当事者である州、自治体にとっても長期契約の中で補助金を確定するリスクがあるが、いずれにしても、補助金は契約の履行として州から運営企業に直接支払われる。

日本の運営費補助は事後的に赤字を補填する制度となっているので、企業の経営努力や利便性向上に対するインセンティブの欠如や自治体のモラルハザードなどの問題点が指摘されている。これに対してドイツのこのような補助金付き長期契約の方式は、企業の経営合理化に強いインセンティブが働くとともに、決算で赤字が膨らんでも補助金額は確定しており、企業側の負担となるだけなので公共セクター側にもメリットがある。

ただし日本でこのような方式を採用する場合、予算単年度主義との関係、営利（黒字）企業への税金投入に対する抵抗、情報の非対称性による官側の能力不足などの指摘が予想される。しかしいずれも解決不能ではなく、政策の選択肢として検討すべきである。

なおPFI法の改正によりコンセッション方式を含む新たな官民連携（PPP）の導入が進められている。ドイツにおけるPPPの適用は今のところ道路にとどまっているとされる²³⁾が、いわゆるコンセッション方式は上記の鉄道事業等における契約の運

用実態と多くの共通点が見られるところであり、諸外国の例を広く比較検討して、両者を整理する必要があると考えられる。

6. むすびにかえて

本稿では、環境先進都市フライブルクの交通政策を支えている制度組織を俯瞰しながら、日本の地域公共交通政策のあるべき方向性を探り、改善点を指摘した。制度組織は目的実現の手段であるから、政策として何を実現しようとしているかとは無関係に議論することはできない。ところが日本では、誰が、どういう優先順位で、何をしなければならぬか、という肝腎のところを宙に浮いていて制度論の焦点が定まらないように思われる。

本稿では、今後の日本社会の高齢化、地域経済の活力の低下に鑑み、移動手段としてマイカーよりも公共交通機関を優先した政策をとるべきであり、地域のモビリティを確保し地域住民の立場で公共交通の利便性を高める責任は主として自治体にあると考えた。そして地域住民への輸送サービスの提供に密接に関連する業務計画、運行計画などの許認可権限及び公共交通を維持・運営するための財源は国から自治体に移譲するべきであるとした。その上で、政策遂行のための合理的効率的な組織体制、財政制度の枠組みの選択肢として、ドイツの例を参考としたものである。

その意味では、政策提言のうち、福岡市単独で実現できる部分は極めて限られている。しかしそれは当然のことで、国民生活は役所の所管別に成り立っているわけではない。提言が福岡市の権限の範囲内に限定されるとすれば、国民、地域住民にとって何が必要かという議論よりも、市の権限で何ができるかの議論に終始してしまう。行政サービスの供給側（＝役所）の都合ではなく、需要側（＝国民）の立場に立って、供給側の体制を変える制度改革を議論することが重要である。

海外の制度調査は、日本の制度を十分理解し、現場で何が問題となっているかを把握することがその出発点である。調査の成果について、日本と

は前提が違うので外国の制度は参考にならないと主張するのは簡単だが、単に思考停止しているに過ぎない。前提となっている基本的考え方に遡り、どうすれば調査の成果を日本で活かすことができるかを真摯に検討してはじめて、海外調査の意味がある。

今回研究テーマの文脈上十分紹介する余裕がなかったが、公的助成の今後の見通しと地方格差、財政調整問題について、連邦政府から有意義なコメントをいただいた。今回、十分な分析ができなかったPPPの手法などとともに、機会をあらためたい。

参考文献

- (1) 主要国運輸事情調査－ドイツ－2008年版, 国土交通省
<http://www.mlit.go.jp/common/000112732.pdf>
- (2) ドイツの地方自治(概要版)－2011年改訂版－, 財団法人自治体国際化協会 <http://www.clair.or.jp/j/forum/pub/series/pdf/j39.pdf>
- (3) Mobilität für die Region ZRF <http://www.zrf.de/cms/Regioverbund/dell/nav/home/1,300478,16758.html>
- (4) <http://www.rvf.de>
- (5) Verkehr in Zahlen 2011/2012
- (6) 秋山哲男・吉田樹編著：生活支援の地域公共交通－路線バス・コミュニティバス・STサービス・デマンド型交通－, 学芸出版社, 2009.
- (7) 内山仁：ドイツの交通行政に関する調査研究, 国土交通政策研究所報, 第44号, 2012年春季
- (8) 正司健一：都市公共交通政策－民間供給と公的規制－, 千倉書房, 2001.
- (9) 高橋愛典：地域交通政策の新展開－バス輸送をめぐる公・共・民のパートナーシップ, 白桃書房, 2006.
- (10) 辻本勝久：地方都市圏の交通とまちづくり－持続可能な社会を目指して－, 学芸出版社, 2009.
- (11) 土居靖範：交通政策の未来戦略－まちづくりと交通権保障とで脱「クルマ社会」の実現を－, 文理閣, 2007.
- (12) 戸崎肇：交通論入門－交通権保障と新しい交通政策のあり方－, 昭和堂, 2005.
- (13) 西村弘：脱クルマ社会の交通政策－移動の自由から交通の自由へ－, ミネルヴァ書房, 2007.
- (14) 藤井彌太郎(監修) 中条潮・太田和博(編)：自由化時代の交通政策 現代交通政策Ⅱ, 東京大学出版会, 2001.
- (15) 堀雅通：現代欧州の交通政策と鉄道改革－上下分離と

オープンアクセス, 税務経理協会, 2000.

ウェブサイトについては2012年11月末にアクセスした。

注釈

- 1) 富山市のLRT、武蔵野市のムーバスなどが成功事例として挙げられることが多い。国土交通省政策統括官付参事官室編「地域のモビリティ確保の知恵袋～モビリティは地域の元気の源～」2009. 日本交通政策研究会「広域行政を通じた地域社会のモビリティ確保に関する研究」2012. 参照。
- 2) 飛田満：ドイツ・フライブルク市の都市交通政策, 目白大学人文学研究, 第4号, pp. 97-107, 2008. 同参考文献。
- 3) 青木真美：ドイツにおける鉄道近距離旅客輸送の地域化, 交通学研究／1998年研究年報, pp. 1-9, 参照。なお、連邦制の歴史的背景、戦前の鉄道建設に遡り、東西ドイツの統合、鉄道事業の民営化等の変遷の中で、1994年の地域化に焦点を当てた研究として次の論文がある。ケスタ＝カトリン・青木真美：ドイツにおける鉄道の地域化－近距離輸送の運営(第1回～第6回), 運輸と経済, 第58巻第10号, pp. 52-57, 1998. ー第11号, pp. 73-79, 1998. 第12号, pp. 61-66, 1998. 第59巻第1号, pp. 67-72, 1999. ー第2号, pp. 57-64, 1999. ー第3号, pp. 55-61, 1999.
- 4) 秋山(2009) p. 53 参照。
- 5) 土方まりこ：ドイツにおける地域交通助成制度とその変容, 運輸と経済, 第65巻第11号, pp. 82-91, 2005. 青木真美：ドイツにおける公共近距離旅客輸送の助成とその成果, 同志社商学第57巻第5号, pp. 94-107, 2006. 渡邊徹：ドイツの地域交通政策に関する研究－連邦補助制度を中心に－, 日交研シリーズ A-157, 公益社団法人日本交通政策研究会, 2011.
- 6) 土方まりこ：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, 第70巻8号, pp. 85-95, 2010. 参照。1980年代の状況について、青木真美：西ドイツの運輸連合(1)～(6), 運輸と経済, 第46巻(1986)－第12号, 第47巻(1987)－第2号, ー第3号, ー第7号, ー第10号, ー第12号に詳しい。ほか、小林大祐：都市交通行政の空間ガバナンス分析－ドイツの運輸連合を事例として－, 法學新報 115 (5/6), (7/8), を参考にした。
- 7) 直訳すれば目的連合であるが、広域行政を担う自治体の連合組織を日本に置き換えてわかりやすく翻訳すれば一部事務組合ないし広域連合の方が適当である。し

かしいずれもドイツの制度と同一ではないので、あえて意訳した。

- 8) 詳細は、小林大祐：ドイツにおける地域交通組織の連携関係とその変容. 交通学研究, pp.125-134, 2010. 参照。
M. Knieps : Vielfalt von Kooperationsformen
Organisation der Verkehrsverbünde. Der Nahverkehr, pp. 7-15, 12/2006.

- 9) 本章の記述は次の方々へのインタビューを取りまとめたものである。

フライブルク交通株式会社広報担当 Andreas Hildebrandt 氏、フライブルク運輸連合業務執行者 Dorothee Koch 氏、フライブルク市及びフライブルク運輸目的連合業務執行者 Uwe Schade 氏、バーデン・ビュルテンベルク州近距離旅客輸送有限公司 (Nahverkehrsgesellschaft Baden - Württemberg mbH) 支配人 Norbert Kuhnle 氏、バーデン・ビュルテンベルク州交通インフラストラクチャー省 (Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Baden - Württemberg, Öffentlicher personennahverkehr) 地域公共交通課長 Gerhard Schmidt - Hornig 氏、参事官 Markus Möller 氏、連邦交通・建設・都市開発省 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung - Personenverkehr, Öffentliche Verkehrssystemen, Radverkehr) 旅客輸送、公共交通システム企画官 Marc-Andor Lorenz 氏、連邦財務省 (Bundesministerium der Finanzen) 地方財政担当次長 Herr Uwe Schröder 氏、参事官 Wolf Dieter Amsler-Blankenfeld 氏

- 10) 土方 2010, p. 92 参照。
11) 青木真美：西ドイツの運輸連合 (4). 運輸と経済第 47 巻第 7 号に詳細な調査が報告されている。土方 2010, p. 95 参照。
12) RVF, Koch 氏のコメント。
13) バーデン・ビュルテンベルク州やバイエルン州などは州に権限を集中し、ヘッセン州はフランクフルトなど運輸連合に移譲しているが、バーデン・ビュルテンベルク州でもシュトゥットガルトは例外とするなど、地域の事情によって対応はさまざまである。
14) 青木真美：ドイツにおける鉄道近距離旅客輸送の地域化. 交通学研究／1998 年研究年報, p. 5, カトリン・ケスタ 青木真美：ドイツにおける鉄道の地域化—近距離輸送の運営. 運輸と経済第 59 巻第 2 号, pp. 57-64
15) 福岡都市圏の明確な定義はないが、1971 年に設立された福岡都市圏交通対策協議会の構成自治体は、その後の合併を経て、2012 年 12 月時点で福岡市のほか、糸

島市、春日市、大野城市、古賀市、久山町など 13 の周辺市町を含む。

- 16) ZRF 業務執行者 Uwe Schade 氏。
17) 公共交通のほか、上下水道や廃棄物処理、公衆衛生など日常生活に不可欠な公的サービスについて、「現存在配慮」「生活配慮」「生存配慮」などと訳される行政学上の概念である。
18) 2011 年 3 月に閣議決定された交通基本法案第 2 条には「国民その他の者の交通に対する基本的な需要が適切に充足されなければならない」とされている。
19) 平成 24 年 11 月 15 日閣議決定「国の特定地方行政機関の事務等の移譲に関する法律案」
20) 地方公営企業法第 23 条など。
21) 赤井伸郎：公営企業のガバナンスと経営形態—地方分権下における官（国と地方）と民の役割分担の適正化. 経済産業研究所
22) バーデン・ビュルテンベルク州の場合鉄道の 85% が DBAG のインフラを使っている。
23) 土方まりこ：ドイツにおける交通分野の PPP をめぐる動向. 運輸と経済, 第 71 巻第 12 号, pp. 82-83, 2011. 参照。