

広島大学学術情報リポジトリ
Hiroshima University Institutional Repository

| | |
|------------|---|
| Title | 青木真美 『ドイツにおける運輸連合制度の意義と成果』 |
| Author(s) | 鴨頭, 俊宏 |
| Citation | 史学研究 , 307 : 113 - 116 |
| Issue Date | 2021-01-22 |
| DOI | |
| Self DOI | |
| URL | https://ir.lib.hiroshima-u.ac.jp/00055706 |
| Right | |
| Relation | |



青木真美 『ドイツにおける運輸連合制度の意義と成果』

鴨 頭 俊 宏

令和元年（二〇一九）十一月二十九日、日本国有鉄道の分割民営化を正式に進める「国鉄改革関連八法」が成立したとき（昭和六十一年〔一九八六〕十一月二十八日）の内閣総理大臣中曽根康弘が一〇一年の生涯を閉じた。すると、インターネットなどの世論で、民営化の賛否を問う声が改めて湧きあがるようになっていく。それは、東京通勤圏に人口がますます集中する反面、地方部では、少子高齢化・過疎化とともにモータリゼーション（車社会化）も進展し公共交通機関の疲弊が顕著になる現状を鑑みてのことだった。その動きが起る直前、同じ年の八月、日本における公共交通の持続のあり方をほかの先進国と対比しながら考えさせようとする標記の本書が出版されていたのである。

本書は、ドイツを主な対象と定めたいうえで、その都市部における公共交通の調整と運営を担ってきた運輸連合に着目

し、一九六〇年代西ドイツにおけるこの誕生からの歩みを分析していくことを柱とする。ならば、本書を正しく読解するにはドイツの言語、東西分割の歴史、さらにEU諸制度を含む現代社会などの専門的知識が必要なかと身構えてしまうだろうが、そうではない。むしろドイツ語の文献にもとづく実証はあるのだが、あくまでドイツ史専門家以外に日本の公共交通を持続させていくためのヒントを提示することを念頭に置くものだから、こうした知識のない者も学べるように仕上げていく。

そこで、日本史学界に身を置きつつ近現代日本の公共交通も研究する立場から一つ、本書を紹介させていただきたい。

まずは章ごとの目次を掲げたいうえで、本書の概要をまとめ、り別に整理してみよう。

第一章 序論—公共交通の持続のために—

第二章 運輸連合の誕生と発展—一九六〇〜八〇年代—

第三章 運輸連合の共通運賃制度と収入配分—設立当時の制度—

第四章 ドイツ鉄道の株式会社化と鉄道近距離旅客輸送の

地域化—一九九〇年代—

第五章 地域化政策実施以降の運輸連合—二〇〇〇年代—

第六章 運輸連合制度の効果と影響

第七章 結論—公共交通の社会的役割—

さて第一章では、日本の公共交通の現状と課題を、ほかの先進国と比較しながら整理した。すなわち、日本の場合、長距離便も含め国全体で見れば公共交通の輸送機関別分担比率が高いものの、都市に限定するとその比率は必ずしも高くなく、低下傾向にある。このままでいけば将来、大都市圏でも鉄道やバスの経営問題が顕在化する可能性はあるという。これに対して著者は、交通機関の①ハード面（バリアフリーの施設など）、②ソフト面（事業者間のサービスや運賃・時刻表の設定など）、③行政における制度面（スクールバスや福祉バスなど）三つのシームレス化（複数の組織にまたがる一連の業務を滞りなくおこなえるようにすること）が必要だとする。そして、これらを推進する母体として重要なのは、都道府県と基礎自治体が連携する組織だと指摘した。公共交通におけるシームレス化の推進自体は、国土交通省がすでに『国土交通白書』（インターネットHPでも公開）などをとお

し提言している。それに対し著者がドイツの運輸連合に着目したのは、これが連邦政府・州政府・関連地方自治体と交通事業者との合意にもとづいて結成された共同子会社ゆえ、行政組織連携のモデルとなりうるからである。

第二―五章では、運輸連合が誕生してからいかなる変化が生じたのかを、一〇〜三〇年の区分ごとに一つの章を設けるかたちで整理した。第二次世界大戦後、都市圏の拡大にともないバスのネットワークも拡大して、旧連邦鉄道をはじめとする軌道系交通とバスとの競争が発生し、さらに通勤交通の増加と公共交通利用者の減少という問題まで表れてくる。そこで創設された運輸連合は、単に事業者間で運賃の共通化や乗継ぎ割引での乗り換え抵抗をなくすだけでなく、運行計画の調整や広報・マーケティングの共有を図ることで、自家用車の利便性に対抗できる公共交通のシステムを構築する目的まで有していた。運輸連合の中小都市圏やローカル圏への導入を意味する、第四・五章の題名にある「地域化」が進んだ平成二十九年（二〇一七）一月には、ドイツ全体のうち十六州で二一〇あまりの運輸連合が組織される。こうして、主に旧連邦鉄道とそれ以外の公共交通機関との連携を図る目的で始まった運輸連合が、近距離旅客輸送の長期的な戦略、州の交通担当部門と協力し立案して実施すること、投資財源の配分、交通事業者との委託契約、さらに（それまで、連邦鉄道については別立てだったものの統合した）運輸助成の新たな配分方法の決定や実際の配分業務などまで担うものへと変

わったのである。

第六章では、日本の現状に対し、以上に見たドイツの実情を踏まえつつヨーロッパ他国の事例との比較も試みながら、課題を提示した。具体的には、そもそも日本とドイツを比較する出発点として、国土面積はほぼ同じであるにもかかわらず、乗用車の機関分担率はむしろドイツが日本と比べ一・二五倍高いにもかかわらず、同二十六年（二〇一四）における公共交通のネットワークは軌道の総キロメートル数で日本の約一・三倍、路線バスのキロメートルでは約一・六五倍と、ドイツのほうが大きいことを指摘している。次に、ドイツでそうなった理由としては、平地面積の割合が高く都市の拡張しやすい地理的環境とともに、自家用車一辺倒の都市へ変容してしまうことを未然に防ぐ財源の確保も挙げた。金額は年間約八〇億ユーロ、日本円でいえば約一兆円の規模である。これほど投入して、ドイツ国内の輸送動向に占める公共交通の比率が、若干の減少傾向から近年ようやく回復に転じた。確かに、一九六〇年代に設定した交通政策の目的はある程度達成できているものの、逆にいえば、モータリゼーションの圧力がこれほど強く、道路網の拡大によって住宅立地の制約が軽減された場合には、スプロール化が進展し自家用車依存型の都市へ転換しやすことを示唆している。

こうした学びから、著者は日本に対して提言をおこなった。ここでは、鉄軌道のネットワークはある程度充実しつつ交通バリアフリー整備計画と「歩くまち・京都」政策とを進めな

がら、その利用状況が芳しくない京都市を考察対象に挙げている。また、国・県・基礎自治体の交通政策について方向性を整理し、組織や協力関係などを再考していく必要がある旨を指摘した。確かに、日本では同十九年（二〇〇七）から二十六年にかけ「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が整えられている。しかし、これらに示された協議会形式ではなくドイツの運輸連合のように恒常的な組織を編成し、日常的業務として地域公共交通の連携や再編、活性化に携わることが必要なのだという。

そして第七章では、論証内容をまとめたうえで今後の課題を述べた。著者の意識には財政負担の問題がある。本書ではドイツの地域公共交通に対する連邦政府以下各行政機関レベルでのデータを示せていないゆえ、この課題点を解決する点とで、日本に対しより詳細な比較をともなう提言ができるという。また、ゾーン制共通運賃制度に触れ、日本は運輸連合の示唆を踏まえつつ有効な施策を講じていく必要があるとも指摘した。

このように、本書は、あくまで日本の公共交通をいかに持続させるかを意識しながら、それへの示唆としてドイツにおける運輸連合の歴史を説明したものである。要するに、今日わが国の行政が抱えると指摘されつつづけている「財源」縦割り行政の問題が、公共交通持続のキーワードにもなっていたと感じとれよう。公共交通の現状をこれまでとは異なる

角度で見つめなおすきっかけとして、ドイツ史以外の研究者にもぜひ、本書を手に取り一読を願いたい。

〔付記〕

本稿の執筆にあたっては、令和元年十一月十六日、大阪商業大学で開催された『二〇一九年度交通史学会第三回例会』における著者《口頭発表》「ドイツの運輸連合と公共交通」の内容を参考とした。

（日本経済評論社、二〇一九年八月、A五判、全二二四頁、本体三七〇〇円＋税）
（神戸大学計算社会科学研究センター）