

# ドイツの地域モビリティに関する最近の仕組みの概況

## ～地域モビリティ高度化に関する研究調査の基礎～

所長 藤崎 耕一  
主任研究官 竹内 龍介  
主任研究官 南 聡一郎  
研究官 福田 昌代  
総括主任研究官 岩田 賢

### (要旨)

連邦制のドイツでは、バス、路面電車、タクシー、ハイヤー等の事業の地域計画、許可等を規定する旅客輸送法について、公共サービス義務に関する EU 法規に適合させつつ、自立経済的交通サービス（公共が運営費を実質補填すべき公共経済的交通サービスの対概念）の優先原則を堅持し、柔軟なサービス形態の許可を緩和する等の改正が 2012 年に成立した。また、気候変動対策の中で、新しいデジタルなモビリティサービス等の法的基礎を設定する改正が 2021 年に成立した。これら制度改正とともに、北 Hessen 地方における自治体・運輸連合等の役割分担と取組事例、更に、中央と地方におけるこれらの仕組みの裏付けとなる公共による財政関与状況の概要について、纏めた。前提となる関連 EU 法規の概要についても冒頭に整理した。2021 年度研究調査期間中に、連邦政府当局にインタビューする機会を得られなかったことから、主に当局公表資料を基に纏めた。

### 0. 公共サービス義務及びデジタル化に関する EU の主要法規の概要

地域公共交通を中心とする地域モビリティに関するドイツの法的枠組みについては、加盟している EU（欧州連合）の法規の影響を当然に受けるが、国内法で独自に検討を加えている要素もある。本稿では、このような点も含めて、最近の法的枠組みの動向の概要を抽出する。先ず関係する EU 法規の概要を紹介する。なお、本稿中の外国法令その他の資料の引用等記述は、本稿筆者による翻訳に基づく。

#### (1) 公共サービス義務に関する EU 法規

##### ① 陸上旅客交通に関する公共サービス義務に関する基本原則<sup>1</sup>

<sup>1</sup> この節は、『モビリティクラウドを活用したシームレスな移動サービスの動向・効果等に関する調査研究』（2019 年 国土交通省国土交通政策研究所 国土交通政策研究第 151 号 <https://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/kkk151.html>） p.5 第 2 段落を充実・更新した

欧州連合（EU）では、鉄道及び道路による公共旅客交通サービスに関する EC 規則 No 1370/2007<sup>2</sup>が 2007 年に定められた。当該 EC 規則は、「現在、一般の経済的利益において必要とされる、多くの陸上公共旅客交通サービスは、商業的な基礎の上には運営されえない。加盟国の当局は、当該サービスが提供されることを確保するために行動できなければならない」（前文 5）との認識に立って、「当局が公共サービス義務（Public Service Obligation: 運営者が自己の商業的利益を考慮していれば、補償なしには引受けないであろう、又は同程度には、もしくは同一条件では引受けないであろう、一般の利益における公共旅客交通サービスを確保するために当局によって定義され、又は、確定される要求）を課し、又は公共サービス義務のための契約を行う際に、公共サービス義務を果たすことに対して報いるために、生じる費用を公共サービス運営者に補償し、及び/又は排他的な権利を付与する諸条件を規定している」（第 1 条）。そして、「選定された運営者に、公共サービス義務を満たすために、排他的な権利及び/又は補填を当局が与える場合は、公共サービス契約の枠内で行われる」（第 3 条第 1 項）。

欧州の伝統的な考え方を継承するこの規則は、従前の「EEC 規則 No 1191/69 が、公共サービス契約が付与されるべき態様、特に競争入札に付されるべき条件を既定していない」（前文 6）ことを改め、EEC 規則 No 1191/69 を廃止した。実際に、第 5 条は、一定の場合に、当局は、公共旅客交通サービスを直接実施するか、又は内部組織類似の管理が及ぶ別の主体に公共サービス契約の直接付与を行うか決めることができる旨（第 2 項）、内部的運営者以外の第三者に頼る場合は、当局は、一定の場合を除き、競争入札手続きに基づき公共サービス契約を付与するべき旨（第 3 項）、緊急時の直接契約、契約延長、公共サービス義務の賦課等の措置（第 5 項）等の手続きを定めている。

EC 規則 No1370/2007 第 4 条は、公共サービス契約等において、切符販売収入の分配ルールについて、公共サービスの運営者が保持するか、当局に移転されるか、又は両方で分配される運賃収入の分配ルールについて定めるべきこと（第 2 項）、公共サービス契約の期間についてバス等の場合は 10 年間、鉄道等の場合は 15 年間で上限であること（第 3 項）、事業者が変更する場合の従前の被用者の権利の保護<sup>3</sup>（第 5 項）等一般ルールを定め、当該

---

ものである。

<sup>2</sup> ©European Union, <https://eur-lex.europa.eu>. 1998-2022（以下、EU 法規について共通）European Union (2007). REGULATION (EC) No 1370/2007 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70, European Union サイト <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj> 2022 年 2 月 18 日閲覧  
なお、本稿中の外国（EU を含む。）法令の引用記述は、本稿筆者による翻訳に基づく。

<sup>3</sup> 企業、事業又は企業若しくは事業の一部の変更の際の被用者の要求の保護に関する加盟国の法令の統一に関する理事会指令 2001/23 参照

European Union (2001). “Council Directive 2001/23/EC of 12 March 2001 on the approximation of the laws of the Member States relating to the safeguarding of employees' rights in the event of transfers of undertakings, businesses or parts of undertakings or businesses”

規則第7条は、各当局が毎年適用状況報告を公表すべきこと（第1項）、競争入札公告又は直接契約の少なくとも1年前に、予定契約の種類、契約対象候補のサービス及び地域等をEU官報に公告すべきこと（第2項）等を規定している。

また、国内鉄道交通市場の開放に関してEC規則No1370/2007を改正するためのEU規則No2016/2338<sup>4</sup>は、EC規則No1370/2007について、地下鉄及び路面電車を除く鉄道に関する特則を追加するとともに、競争入札手続きの透明性を強化するための改正を行った。

これらのEU（EC）規則は、加盟国に直接適用される性質のものである。当該EU規則によって、地域公共交通サービスについて、商業的な利益によっては成り立たない公共経済的なサービスである場合には、加盟国の国家・地方制度に応じ、地方政府又は自治体が提供責任を持つ当局として、運行事業者を選定し、運営費用の赤字分を補填する例が欧州共通で多く見られる。

## ② サービスコンセッション契約と公共サービス契約の一定の手続の区別

EC規則No1370/2007は、陸上交通の公共サービス義務全般に適用される。但し、第5条（公共サービス契約付与）のうち競争入札等一定の手続規定（同条第2項から第6項まで）に限っては、バス及び路面電車におけるサービス契約又は公共サービス契約に対しては、サービスコンセッション契約でない限り、適用されず、代わりに、EU指令No2014/25<sup>5</sup>及びEU指令No2014/24<sup>6</sup>（従前のEC指令No2004/17及びEC指令No2004/18）に規定する手続きが適用される。

サービスコンセッション契約については、EU指令No2014/23<sup>7</sup>が定義しており、需要又は供給に関するリスクを含む運営リスクは、コンセッション事業者に移転される（同指令第5条第1項）。

ドイツ・バス事業者連邦協会（2013）<sup>8</sup>は、サービスコンセッションかどうかと純費用契

---

<http://data.europa.eu/eli/dir/2001/23/2015-10-09> 2022年6月13日閲覧

<sup>4</sup> European Union (2016). REGULATION (EU) 2016/2338 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 14 December 2016 amending Regulation (EC) No 1370/2007 concerning the opening of the market for domestic passenger transport services by rail <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/2338/oj> 2022年6月13日閲覧

<sup>5</sup> European Union (2014a). Directive 2014/25/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on procurement by entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors and repealing Directive 2004/17/EC <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/25/2022-01-01> 2022年6月13日閲覧

<sup>6</sup> European Union (2014b). Directive 2014/24/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on public procurement and repealing Directive 2004/18/EC <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/2022-01-01> 2022年6月13日閲覧

<sup>7</sup> European Union (2014c). Directive 2014/23/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on the award of concession contracts <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/2022-01-01> 2022年6月13日閲覧

<sup>8</sup> Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V.(2013). „Das ABC des PbefG Juristisches Grundsatzpapier und Handlungsempfehlung zum novellierten PbefG und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007“, Teil II p.87

約又は総費用契約との関係について、次の旨解説している：

EC 規則 No1370/2007 第 4 条第 2 項の第 2 類型により当局に切符販売収入が移転される総費用契約は、基本的にサービスコンセッションではない。というのも市場リスクを当局が負うからである。これに対し、事業者は計算リスクだけを負う。

サービスコンセッションは、従って、基本的に純費用契約を前提にする。

また、ドイツ交通事業者連合 (VDV)<sup>9</sup>は、切符販売収入のリスク、つまり需要の多寡による経済的影響を誰が負うかによって、総費用契約（収入リスクは任務担当者（筆者注：EU 法規上の当局）が負う）か純費用契約（収入リスクは事業者が負う）が区別される旨解説している。

以上を基に、公共サービス契約の方式と収入リスク負担者等の関係について、表 1 のように整理されると推測される。

表 1 公共サービス契約の方式と収入リスク負担者等の関係

方式	切符販売収入の帰属先	切符販売収入リスクを負う者	サービスコンセッション契約の該当性
総費用契約	発注当局	発注当局	基本的に非該当
純費用契約	事業者	事業者	基本的に該当

## (2) MaaS 等デジタル化を促進する EU 法規

温室効果ガスの大幅な削減目標の一環として MaaS の要素を促進するために、EU は、ITS 指令及びこれを補完するマルチモーダル travel 情報サービス (MMTIS) 規則(EU 規則 No2017/1926)をそれぞれ 2010 年及び 2017 年に公表した。これらの概要については、『モビリティクラウドを活用したシームレスな移動サービスの動向・効果等に関する調査研究』（2019 年 国土交通省国土交通政策研究所 国土交通政策研究第 151 号<sup>10</sup>) pp.13-16 にてまとめているので、参照されたい。

### 1. ドイツの独自検討を反映した地域モビリティを巡る事業法枠組みの動向

ドイツの連邦法では、旅客交通事業のうち、狭義の鉄道を除くバス、路面電車、タクシー、ハイヤー等については旅客輸送法<sup>11</sup>が規定し、路面電車等を除く鉄道は一般鉄道法が

[https://www.omnibusverband.de/wp-content/uploads/2018/02/Das\\_ABC\\_des\\_PBefG.pdf](https://www.omnibusverband.de/wp-content/uploads/2018/02/Das_ABC_des_PBefG.pdf) 2022 年 6 月 3 日閲覧

<sup>9</sup> Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (n.d.). “Verkehrsvertrag“, <https://www.mobi-wissen.de/Finanzierung/Verkehrsvertrag> 2022 年 6 月 15 日閲覧

<sup>10</sup> <https://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/kkk151.html> 2022 年 6 月 14 日閲覧

<sup>11</sup> Personenbeförderungsgesetz(PBefG:BGBI. I S. 1690), 独連邦司法省サイト <https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/index.html#BJNR002410961BJNE002309119> 2022 年 2

規定している。本稿では、旅客運送法を例にとりあげる。

旅客運送法については、2012年に、公共サービス義務に関する EC 規則 No1370/2007 に適合させつつ、自立経済的交通サービス（公共が運営費を実質補填すべき公共経済的交通サービスの対概念）の優先原則を堅持し、柔軟なサービス形態の許可を緩和する等の改正が成立した<sup>12</sup>。また、2021年に、気候変動対策の中での、新しいデジタルなモビリティサービスと事業モデルの法的基礎を設定するための改正法が成立した<sup>13</sup>。

2021年度調査研究期間中にドイツ連邦政府当局へのインタビューを実施できなかったことから、法令、連邦議会審議資料その他当局公表資料を基に、それぞれの改正内容から、この調査研究に関係する事項の概要を以下に抽出する。

### (1) 近距離交通計画の位置づけ、公共経済的交通サービスに対する自立経済的交通サービスの優先、柔軟な事業形態の許可緩和(2012年に成立した改正)<sup>14</sup>

#### ① 近距離交通計画の要素明確化と事業許可要件への組み込み

旅客運送法に、1996年の鉄道構造改革の枠組みの中で、近距離交通計画(Nahverkehrsplan)の法的規定が初めて導入された<sup>15</sup>。2012年に成立した改正では、公共旅客近距離輸送(öffentliche Personennahverkehr: ÖPNV)について、確保責務を担う、各州が指名する任務担当者(Aufgabenträger)等の義務と近距離交通計画の最低限の内容をより明確に規定した(第8条第3項)。但し、連邦法である旅客運送法は、近距離交通計画を策定する義務を任務担当者に課しているわけではない。

また、許可当局による近距離交通計画への配慮義務が新設された(第8条第3a項)<sup>16</sup>。公共旅客近距離交通において、申請された交通が近距離交通計画に適合しない場合は、許

---

月18日閲覧

<sup>12</sup> 旅客運送法の2012年改正法の実施実施状況に関する連邦議会報告 Deutscher Bundestag (2017), “Drucksache 18/11160 Unterrichtung durch die Bundesregierung Bericht nach §66 des Personenbeförderungsgesetzes” pp.4/6 参照, Deutscher Bundestag サイト <http://dipbt.bundestag.de/extrakt/ba/WP17/378/37838.html> 2022年2月18日閲覧

<sup>13</sup> Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV, 2021a), “Moderne Personenbeförderung – fairer Wettbewerb, klare Steuerung” BMDV サイト <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/personenbefoerderungsgesetz.html> 2022年2月18日閲覧

<sup>14</sup> Deutscher Bundestag (2012a), “Gesetz zur Änderung personenbeförderungrechtlicher Vorschriften“ vom 14. Dezember 2012. Deutscher Bundestag サイト <https://dip.bundestag.de/vorgang/.../37838> 2022年2月18日閲覧

<sup>15</sup> BMDV (2016), “Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen“, p.66. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung サイト <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/ministerien/bmvi/bmvi-online/2016/bmvi-online-04-16.html> 2022年1月7日閲覧

<sup>16</sup> Deutscher Bundestag (2012b), “Drucksache 17/10857 Beschlussempfehlung und Bericht Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ p.19 Deutscher Bundestag サイト

可は拒否されうる（第 13 条第 2a 項）。公共旅客近距離輸送とは、地域の交通需要に専ら対応する、路面電車、バス等の定期交通であるが、タクシー及びハイヤーのうち定期交通の代替、補完等となるものも公共旅客近距離輸送に含まれる（第 8 条第 2 項）。

第 8 条第 3 項（抄）：公共旅客近距離輸送における気候保護及び持続可能性の原則に対応する[注：斜線部は 2021 年改正法により追加]、国民の十分な輸送サービスを確保することは、州が指名する官署が責任を負う。任務担当者は、このため、交通サービスの量及び質に対する要求及び環境品質並びに交通手段横断的な交通サービスの統合のための指針を近距離交通計画に原則として定義する。近距離交通計画は、国民のモビリティ及び感覚が制約された人々の利益を目的に考慮しなければならない、公共旅客近距離交通の利用のために完全なバリアフリーを 2022 年 1 月 1 日までに達成しなければならない。近距離交通計画には、時間的な計画及び必要な措置についての表現が記載される。近距離交通計画の策定に際しては、既存の交通事業者を事前に参加させなければならない、障がい者団体、国民のモビリティにおける団体または感覚が制約された旅客の団体に聴聞をしなければならない。近距離交通計画は、公共旅客近距離交通の発展のための枠組みを形成する。州は、近距離交通計画の策定及び内容についての更なる詳細を規制することができる。

近距離交通における定期路線について、いわゆるクリーム・スキミング<sup>17</sup>を抑止するための事業許可拒否事由が、規定された（法第 13 条第 2 項 3d：「申請された交通が、既存の交通網又は近距離交通計画で設定された路線網から高収益の個別路線を取出すこととなる場合」）

なお、許可当局は、州政府が指定する（同法第 11 条第 1 項）。

## ② 自立経済的サービスの優先原則 及び 公共経済的サービスのための補填と教育・社会政策的割引等のための補填の分別

旅客運送法は、従来から自立経済的交通サービス（交通事業者が自らのイニシアティブで運営し、基本的に公共助成を必要としない）と公共経済的交通サービスを区分し、自立経済的交通を優先していた。この従来原則は、今回の法改正において堅持され同法第 8 条 4 項は、公共旅客近距離輸送における交通サービスは、自立経済的に提供しなければならない旨規定している。自立経済的交通は、EC 規則 No1370/2007 の対象ではない一方で、公共経済的交通は、当該 EC 規則に基づき、任務担当者から（委託）契約される（旅客運送法第 8a 条第 1 項は、十分な交通サービスが自立経済的には運営できない場合に限り、当該 EC 規則が適用される旨規定）。当該 EC 規則に基づき契約する「当局」は、各州法が指

---

<https://dip.bundestag.de/vorgang/.../38424> 2022 年 2 月 18 日閲覧

<sup>17</sup> Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (2013). p.11

定するが、基本的には任務担当者と同一である（同法第 8a 条第 1 項）。なお、自立経済的交通と公共経済的交通のいずれも旅客運送法に基づく許可が必要である。<sup>18</sup>

また、自立経済的交通サービスの定義として、輸送収入、当該 EC 規則第 3 条第 2 項及び第 3 項に基づく一般ルールによる公共補填、その他商業上の事業収益で費用を償う旨規定している。例えば、運輸連合の上限運賃と学生交通のための上限運賃は当該一般ルールによる公共補填に含まれ、自立経済性に影響しない<sup>19</sup>。なお、当該 EC 規則第 3 条第 3 項は、生徒、学生、職業訓練生及び移動制約者の上限運賃を設定するための公共サービス義務のための公共補填に関する一般ルールについて、加盟国は当該 EC 規則の適用から除外することができる旨定めており、旅客運送法第 8 条第 4 項は、同法第 45a 条に基づく学生定期券交通のための公共補填<sup>20</sup>について、当該 EC 規則の適用から除外されることを規定した。ドイツでは、同様に、社会法典第 9 編第 145 条が改正され、重度障がい者の運賃無料化のための補填についても、当該 EC 規則の適用から除外された。このように、公共補填の中でも、教育・社会政策的割引等一般ルールによる補填と公共経済的サービスに対するいわゆる運営費補填は区別されており、前者は、自立経済性の性質に影響を与えない。

### ③ 公共経済的サービス契約前の自立経済的サービスの参入機会の確保

EC 規則 No1370/2007 第 7 条第 2 項に基づき、任務担当者は、競争的契約入札手続き又は直接契約の遅くとも 1 年前に、計画している公共経済的サービス契約の一定の情報を EU 官報で公表する義務がある。旅客運送法第 8 条第 2 項は、この公表義務を通常の公共契約（独禁法第 103 条関係）に拡張し、サービス契約に必要となる運行計画、運賃及び標準のための要件について、事前公示（Vorabkennzeichnung）を行う義務を任務担当者に課している。

当該事前公表に記述された交通サービスを自立経済的に運営することに関心がある場合は、原則 3 か月以内に事業許可申請が行われなければならない（旅客運送法第 12 条第 6 項）。これは、当該 EC 規則には見られない、ドイツ独特の仕組みである。その場合、許可当局は、許可申請者が事業許可の通常要件を満たしているか審査する（同法第 13 条第 1 項等）。特に実質的な観点では、事業許可申請が近距離交通計画に整合しているかどうかと当該事前公表に記載された要件を満たしているかどうかを審査する（同法第 13 条第 2a 項）。これらの前提が満たされれば、自立経済的な事業の申請は許可されなければならない。その際に、任務担当者が計画している契約手続きは無効となる。なお、実態上、公共旅客近距離輸送において、交通サービスの大半は、大抵が任務担当者からの直接委託に

<sup>18</sup> Deutscher Bundestag (2017),p.8

<sup>19</sup> Deutscher Bundestag (2011), „Drucksache 17/8233 Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften“ p.13 Deutscher Bundestag サイト <https://dserver.bundestag.de/btd/17/082/1708233.pdf> 2022 年 2 月 18 日閲覧

<sup>20</sup> 旅客運送法第 45a 条は、学生定期券収入では、通常の運行費用を償うに足りない場合は、その差額の 50%を補填する義務が州にある旨規定している。

よる、公企業が提供している。ドイツ交通事業者連合（VDV）によれば、加盟事業者による割合は 2014 年に約 88%であったところで、ほぼ例外なく直接契約であった可能性がある。残りは競争的契約（特に入札）と自立経済的交通サービスが占める<sup>21</sup>。

#### ④ 柔軟なサービス形態の許可手続緩和

人口状況が変化し、その影響が及ぶ中で、地方では、多数かつ多様な柔軟なサービス形態が発展してきた。これらは既に規制されている交通サービス形態に直接的には当てはまらないが、特別な個別事例毎に適用されるべきではない。このため、既存の交通サービス形態の要件の全てを満たすわけではないが、大半の要件に該当する場合には、公共的な交通の利益に反しない限り、許可されうることになった（同法第 2 条第 6 項）<sup>22</sup>。Rufbus<sup>23</sup>、Anrufsammeltaxi<sup>24</sup>、Bürgerbus<sup>25</sup>等がそれらの代表例である<sup>26</sup>。

## (2) 気候変動対策の中での、デジタル化に対応するモビリティサービスとその事業モデルの法的基礎づくり(2021 年に成立した改正)

なお、モビリティデータの提供に関する規定(旅客運送法第 3a 条)について、施行時期については、データの種類に応じ、2021 年 9 月以降 2022 年 7 月までの間で 3 段階に分かれている。今回成立した改正のその他の規定は、2021 年 8 月である。

### ① 気候保護と持続可能性の目的の明示

旅客運送法の適用において、気候保護と持続可能性への配慮責務が明示されるとともに（同法第 1a 条）、任務担当者の責務規定に関係内容が盛り込まれた（同法第 8 条第 3 項）。後述する、「乗合デマンド交通」における乗合率要件もこれに関係している。

### ② デマンド対応交通(デマンド対応の pooling サービス)の許可対象事業としての類型化

公共旅客近距離交通である定期交通の分類の中に、「定期デマンド交通」の類型が新設された。特定の地域及び時間帯において、事前予約に応じて、一定の乗降地点の間で、特

<sup>21</sup> Deutscher Bundestag (2017),p.10

<sup>22</sup> Deutscher Bundestag (2012b),p.19

<sup>23</sup> ハノーバーでの事例は、『モビリティクラウドを活用したシームレスな移動サービスの動向・効果等に関する調査研究』（2019 年 国土交通省国土交通政策研究所 国土交通政策研究第 15 号） p.60 を参照されたい。

<sup>24</sup> 北 Hessen 地方での事例は、第 2 章を参照されたい。

<sup>25</sup> バス車両の要件を満たさない小型車両を用い、路線及び運行計画に沿っているが、バス停等は需要がある際だけに寄る形態でデマンド対応を取入れている。通常、当該運行目的のために設立された団体が運営し（組織化並びに情報及び助言には、とりわけ、市町村・郡並びにその他の交通事業者及び経済主体が関わっている）。運転手はボランティアだが、旅客運送用運転免許を持っており、保険が付保されている。車両購入等を支援する州又は市町村の例がある。運転手と利用者の家族的関係が構築されている例も多数見られる。人件費は削減できるものの運営費用は、運賃収入の他、寄付及び広告収入で通常賄っている。運賃は、公共旅客近距離交通よりは通常低い。

BMDV(2016),pp.24-26

<sup>26</sup> Deutscher Bundestag (2017),p.6



定の路線なしに運行される形態であり、近距離交通計画における任務担当者による指針、公共サービス契約又は事前公示（法第8条第2項参照）の枠内での輸送の料金及び条件が専ら適用される（第44条）。付加料金を課すことも可能である。市町村又は民間の交通事業者による運行を想定しており、既存の定期交通の代替又は補完をするものであり、運行希望は、束ねられる<sup>27</sup>。

また、公共旅客近距離交通の枠外で、不定期交通の分類の中に、タクシー、貸切、ハイヤー等の類型に追加して、「乗合デマンド交通」の類型が新設された。専ら事前予約に応じて、類似した経路に沿った多数の輸送契約を束ねて運行される形態であり、原則は市町村内で運行される。タクシーと異なり、ハイヤー同様に運送義務はない。公共の交通の利益が必要とする場合は、許可当局は運行の時間及び空間を限定することができる。都市及び郊外においては、気候保護及び持続可能性等の観点から、一定期間で満たすべき乗合率（Bündlungsquote）<sup>28</sup>を当局が任務担当者に協議して設定することができる（第50条）。また、許可当局は、地域の任務担当者及び商工会議所に協議して公共旅客近距離交通の運賃に対して十分な開きを持つ最低運賃を設定しなければならない、最高運賃を設定することもできる（第51a条）。最低運賃設定の目的は、近距離旅客交通の運賃よりも低廉な運賃によって、近距離旅客交通の従前の利用者をシフトさせることを防止することである。ここにも、サービス形態による Level-Playing-Field（公平な競争）の考え方が体现されている<sup>29</sup>。基本的に、人口5万人以下の地域では、乗合デマンド交通、タクシー又はハイヤーの事業許可を同一車両に付与することも可能となった（第46条第3項）。但し、広報や予約の際に、いずれの事業のサービスか、混乱しないように図る必要があり、車両についても該当する事業の表示を都度しなければならない（第50条第1項等）。

### ③ 公平な競争の観点でのタクシー、ハイヤー等に関する規制の見直し

タクシーについて、州政府等が法令により、運賃等を設定できるが、特定の区間（例：空港と中央駅の間）の固定運賃も設定できることになった。また、事前予約に対しては、固定運賃を設定するか、乗車前に自由に運賃を取決めることができる運賃の上下限についての規制をすることができることとなった（第51条第1項）<sup>30</sup>。

<sup>27</sup> Deutscher Bundestag (2021b), „Drucksache 19/26175 Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD“ pp.24/47 Deutscher Bundestag サイト <https://dip.bundestag.de/vorgang/gesetz-zur-modernisierung-des-personenbef%C3%B6rderungsrechts/272038?f.deskriptor=Gesetz%20zur%20Modernisierung%20des%20Personenbef%C3%B6rderungsrechts&rows=25&pos=4> 2022年2月18日閲覧

<sup>28</sup> 一定期間の人キロ÷車両キロで算定される。

<sup>29</sup> Deutscher Bundestag (2021b),p.53

<sup>30</sup> Deutscher Bundestag (2021c), „Drucksache 19/27288 Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur(15.Ausschuss)“ pp.37 Deutscher Bundestag サイト <https://dip.bundestag.de/vorgang/gesetz-zur-modernisierung-des-personenbef%C3%B6rderungsrechts/272038?f.deskriptor=Gesetz%20zur%20Modernisierung%20des%20Personenbef%C3%B6rderungsrechts&rows=25&pos=4> 2022年2月18日閲覧

十分な現地の知識がない運転手は、交通を危険にし、円滑な交通に支障をきたす可能性があることから、交通安全を促進するために、タクシー運転手の運転免許取得には、従前「現地の知識」の試験が要件とされていた。しかし、最近のナビゲーションシステムの普及に伴い、一律に地理的知識を要求する必要がなくなったことから、「現地の知識」との文言が「専門知識」に変更された。乗客保護の観点から、ハイヤー及び乗合デマンド交通の運転免許についても、同様の要件となった(運転免許令第48条)。タクシーは、ナビゲーションシステムを備えなければならなくなった。(旅客交通における自動車運送事業者の経営についての政令第28a条)。

ハイヤーについて、営業所への帰還義務は保持されたが、不要な交通を避けるため、面積が大きな市町村において距離が大きい場合には、適切な駐留場所を設定する例外許可のための詳細を許可当局が決めることができることとなった(旅客運送法第49条第5項)<sup>31</sup>。また、許可当局は、最低料金を設定できることとなった(同法第51条第1項)。更に、人口10万人以上の都市においては、タクシー、ハイヤー及び乗合デマンド交通による非定期交通の走行実績にアプリで仲介されるハイヤー交通の占める割合が25%を超える場合には、許可当局は、当該地域に有効な乗合デマンド交通の規制(特に、運行する時間及び空間の限定<sup>32</sup>)を当該地域で運営されるハイヤー交通に適用することができる(同法第49条第7項)。

#### ④ モビリティプラットフォーム運営者の法的位置づけ

旅客運送法規制の対象となる輸送は、輸送の仲介と実施が組織的及び契約的に責任を持って管理される場合にも成り立つと定義し(旅客運送法第1条第1a項)、同法の許可対象となる輸送についての契約の締結に主な事業目的が向けられていて、自らは輸送者ではないモビリティプラットフォーム運営者の行為である、輸送の仲介にも同法規制が適用されるとした(同法第1条第3項)。その上で、当該輸送の仲介者は、許可を取得する必要はないとした(同法第2条第1b条)。ただし、静的及び動的なモビリティデータを National Access Point(NAP)を通じて提供する義務は仲介者にもかかる。

#### ⑤ National Access Point へのモビリティデータの提供・集約とその多目的の活用

EU 規則 No2017/1926(MMTIS 規則)は EU 加盟国に直接適用される。ドイツでは、当該規則が求める NAP の機能は、連邦道路制度庁が運営する Mobilität Daten Marktplatz(MDM)が 2019 年末以来担っている<sup>33</sup>。

交通事業者(公民を問わず、また、自立経済的運営か公共経済的運営かは問わない)及び仲介者は、定期交通及び非定期交通の静的及び動的データを NAP に提供しなければならない義務が明確にされた。自営業者は当該義務が除外されている。定期交通についての

<sup>31</sup> BMDV(2021a)

<sup>32</sup> Deutscher Bundestag (2021c),p.37

<sup>33</sup> Deutscher Bundestag (2021b),pp.38/39

データが州レベルのシステムで利用可能になっている場合は、当該データは州の当該システムに優先的に提供することになっており、州の当該システムは、提供されたデータを直ちに NAP に転送することを保証する。このために、当該州のシステムは、NAP に機能的なインターフェイスで繋がなければならない（第 3a 条）。なお、当該規定について、施行時期については、データの種類に応じ、2021 年 9 月以降 2022 年 7 月までの間で 3 段階に分かれている。今回成立した改正のその他の規定は、2021 年 8 月である。

NAP は、請求に基づき、データを一定の主体に特定の目的に応じて渡すことができることとなった。主体毎の目的は、各号列記されている。最終利用者に需要に応じたモビリティサービス又は移動情報サービス（経路検索等）を提供する目的で、第 3 者に提供することは MMTIS 規則が想定していたことであるが、ここでは、MMTIS 規則が明示していない様々な他の目的での提供も規定されている。すなわち、旅客運送法の一定の各種条項による行政上の管理、手続き、計画策定等（気候保護及びバリアフリー促進のための措置を含む。）のために許可当局、州及び市町村に提供すること、ITS の発展に係る措置の展開を含む任務のために連邦交通省に提供すること、交通統計法の任務を満たすために連邦及び州の統計担当機関に提供することが含まれる。また、連邦各省に対して、各省自身又は委託による研究のために提供することができ、若しくは、連邦各省は、専門知識を持ち、信頼できるデータ取扱いが確実な第三者に研究目的で提供することができる。但し、一定の場合には、個人情報情報を消去して提供しなければならない（第 3b 条）。

NAP 等に提供されたデータの消去時期等についても規定された（第 3c 条）。

## ⑥ 許可等事業規制の対象とならない運送の明確化

自動車による運送であっても、収受する料金が運行可変費用を超えない場合は規制対象外であったが、運行可変費用の基準の扱いが許可当局によって実態上は異なっていた。このため、1km 当たりの総収受料金が 連邦旅行費用法が規定する金額（現時点は 30 Cent）を超えない場合は、規制等旅客運送法の対象外であることを明確にした（法第 1 条第 2 項）。

## 2. 北 Hessen 地方における自治体・運輸連合等の役割分担と取組事例

Hessen 州のうちの北 Hessen 地方（人口約 100 万人）は、中心的な Kassel 市（人口約 19 万人。郡に属さない。）と 5 郡からなる。各郡にはそれぞれ多数の市町村が存在する。

### （1）近距離交通に関する自治体・運輸連合等の役割分担

Hessen 州公共旅客近距離交通法（最新改正は 2020 年）<sup>34</sup>は、公共旅客近距離交通の任務

<sup>34</sup> Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG:GVBLI2005,786).

Hessische Ministerium der Justiz サイト

<https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/jlr-%C3%96PNVGHErahmen> 2022 年 2 月 18 日閲覧

担当者として、郡及び郡に属さない市並びに特別市を指定している。そして、任務担当者は EC 規則 No1370/2007 にいう当局である<sup>35</sup> (第 5 条)。このうち北 Hessen 地方における任務担当者は、郡に属さない Kassel 市と 5 郡である (北 Hessen 地方近距離交通計画<sup>36</sup>p.41)。

任務担当者は、公共旅客近距離交通のうち、鉄道旅客近距離交通、地方バス交通等の要求を満たす任務について、共同して運輸連合 (北 Hessen 地方にあつては北 Hessen 運輸連合) において満たさなければならない。州は運輸連合の構成員又は出資者である (同法第 6 条第 2 項)。運輸連合は、当該 EC 規則にいう当局である (同条第 4 項)。また、任務担当者は、ローカル交通に対する任務を達成するために、近距離運輸機構を設置することができ、EC 規則 No1370/2007 にいう当局の機能を移管できる (同条第 1 項)。

運輸連合にあつては鉄道旅客近距離交通、地方バス交通等について、近距離運輸機構にあつてはローカル交通について、例えば次のことをしなければならない (同法第 7 条) :

- ・柔軟なサービス形態を考慮に入れつつモビリティ需要に応じたサービス提供の発展
- ・近距離交通サービスの提供の入札手続きと交通事業者との取決め
- ・近距離交通サービスの量と質に関し、決定及び監視
- ・近距離交通計画の策定
- ・交通インフラ事業者との取決め

運輸連合は、鉄道旅客近距離交通、地方バス交通等について、加えて、例えば次のことの責務を負う :

- ・電子切符システムを含む共通運賃の設定
- ・近距離運輸機構及び交通事業者の参加による旅客情報システムを含め、販売及びマーケティングの標準の計画づくり及び手配
- ・収入の分配
- ・公共旅客近距離交通の交通調査及び需要分析並びに、任務担当者組織 (運輸連合及び近距離運輸機構) その他公共的計画策定者のための共通の計画的基礎としてこれらの提供
- ・近距離交通の全体の計画づくりのための、交通インフラを含めた現状把握、分析、交通需要予測及び評価といった枠組みを用意しての地方近距離交通計画

ローカル交通を超えて旅客に統一的で一貫したサービスを提供するための地方内共通の標準を任務担当者が共同して運輸連合において設定する際に、近距離運輸機構は当該標準を遵守して任務を遂行しなければならない、そのための協力協定を運輸連合と取決めることができる。運輸連合は近距離運輸機構に参加することができる (同条第 2 項及び第 4 項)。

任務担当者は、事務費等を負担する場合は、近距離運輸機構の任務を運輸連合に委任す

---

<sup>35</sup> 郡に属する市町村は、一定の場合に当該 EC 規則上の当局になる。

<sup>36</sup> Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV, 2014). Regionaler Nahverkehrsplan 2013-2018. <https://www.nvv.de/der-nvv/nahverkehrsplan> 2022 年 5 月 23 日閲覧。

ることができる（同法第6条第3項）。

（コラム） ドイツにおける運輸連合の形態

Hessen州では、先に見たとおり、運輸連合は、公共旅客近距離交通に関して、任務担当者（自治体）から各地方レベルの計画の策定、発注管理等の任務を運輸連合等に委任されるほか、共通運賃の設定等を州法に基づき行うこととされている。

他州を含むドイツ全般を見た場合には、VDV<sup>37</sup>によれば、運輸連合(Verkehrsverbund)について、各地で様々な形態があり、次の状況である：

- ・機能の観点では、共通運賃等運賃での機能に限定した運賃連盟(Tarifgemeinschaft)又はダイヤ等の調整の機能に限定した運輸連盟(Verkehrsgemeinschaft)という種類の組織が設置されている州もある（それらの種類を含む様々な協力形態に、運輸連合の概念が同義語として多用されている）。また、特に、人々のインターモーダルなモビリティニーズに即してサービス志向で設置される変化形は、モビリティ連合(Mobilitätsverbund)と称される。
- ・共通運賃の設定により個々の交通事業者のもともとの運賃が解消されると、異なる交通手段の乗継ぎの際に、抑制的な運賃の合成によるいわゆる「一貫運賃化による損失」がしばしば生じる。これらにより、交通事業者側の現実の費用と収入が継続的な影響を生じるが、これは、法令に従って公共予算から補填される、連合に起因する負担である。
- ・組織構造の観点では、任務担当者の連合の類型と交通事業者の連合の類型（専ら交通事業者が出資する有限会社(GmbH)形態が多い）、又はその混合型（出資者が任務担当者と交通事業者で構成）がある。

運賃連盟や運輸連盟は、Hessen州での運輸連合ほどの広範な機能を持たない。北Hessen運輸連合は、有限会社形態をとっている。なお、任務担当者と交通事業者の間に介在する協力形態がない州もある<sup>38</sup>。

発注者としての任務担当者組織及び任務担当者と受注者としての交通事業者との関係は、当該EC規則の規範に従うが、契約には、期限を付し、例えば、次のことを規定しなければならない（同法第9条）：

<sup>37</sup> Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (n.d.)“VERKEHRSVERBUND“. <https://www.mobili-wissen.de/Verkehr/Verkehrsverbund> 2022年6月16日閲覧

<sup>38</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI, 2016), Integrierte Mobilitätskonzepte zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen, pp.64-65. BMVI-Online-Publikation. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/ministerien/bmvi/bmvi-online/2016/bmvi-online-04-16.html> 2022年6月17日閲覧

・サービスの質、運賃収入配分、公共サービス義務を満たすための公的補填額、サービスと質の顧客満足及び発展のためのインセンティブ、約定サービス未達の際の不利益  
 なお、旅客運送法における許可当局（計画策定や発注の責務を担う任務担当者又は EC 規則 No1370/2007 の当局とは異なる。）について、Hessen 州では、路面電車、バス等にあつては、州政府の地域管区事務所であり、タクシー、ハイヤー等は、人口 7,500 人以上の市町村地域では市町村、それ以外の地域では郡である<sup>39</sup>。

## (2) 近距離交通計画の概要

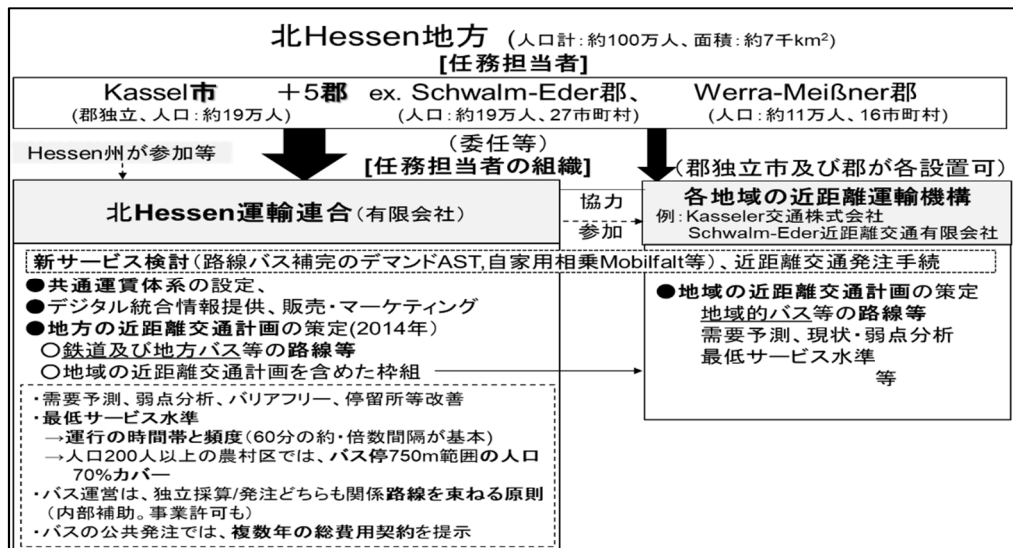


図 北 Hessen 地方における運輸連合の機能等のイメージ (筆者作成)

### ① 北 Hessen の地方近距離交通計画<sup>40</sup>

地方近距離交通計画 2013-2018 は、北 Hessen 運輸連合 (NVV) が策定したが、当該計画から、幾つかの事項を次に抽出する。なお、本章記載頁は、当該計画該当頁である。

- ・ 現状の整理 (空間及び交通構造の分析、予測等)

共通運賃体系の設定 pp.134-139

Kassel 市を中心としたゾーン運賃を設定している。また、デマンド対応の Anruf SammelTax (AST)については、多くの路線で 1 乗車あたり 1Euro の加算運賃を設定しているが、地域によっては、深夜・早朝便など、加算運賃が不要なデマンド対応交通もある。

<sup>39</sup> Verordnung über die Zuständigkeiten nach dem Personenbeförderungsgesetz (GVBl. I 1997, 370)

Hessische Ministerium der Justiz サイト

<https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/jlr-PBefGZustVHE1997V1P1> 2022 年 6 月 16 日閲覧

<sup>40</sup> NVV (2014)

- ・ 要求される像

- 公共サービス契約

- 当該領域では、切符販売収入により費用を償う経済的リスクを任務担当者が負う総費用契約が通常である。 p.21

- また、バス運営については、自立経済的路線と公共サービス契約の発注を行う公共経済的路線のどちらにあっても路線を束ねる原則である（いわゆる内部補助の発想。事業許可を付与する場合も同様） pp.467-476

- なお、EC 規則 No1370/2007 第 7 条第 1 項に基づき北 Hessen 運輸連合が行った報告<sup>41</sup>によれば、地方バス旅客交通に関しては、2016 年 12 月 11 日時点では、24 に束ねられた路線に対する公共サービス契約があり、契約期間は 7～10 年程度、直接契約はなく全て競争入札手続きによっており、13 の交通企業（民間、ドイツ鉄道グループのバス会社、3 セクの 3 種類に分かれる）が受注していて、契約方式は、いわゆる総費用インセンティブ契約である。

- バリアフリー（停留所等のインフラ、車両及び旅客向け情報提供。 pp.190/193-194 交通サービスの最低基準

- アクセスの質（例えば、人口 200 人以上の農村区では、バス停 750m 範囲の人口の 70%をカバー）及び運行時間帯と運行頻度（60 分の約数・倍数間隔が基本） pp.197-207

- 利用者向けの情報

- 2014 年に策定された計画であるため、最新の取組みは記載されていないが、当該運輸連合は、現時点では、リアルタイム情報の画面での利用者向け提供を意識する他、公共交通だけでなく、デマンド対応の AST 及び Mobilfalt（（3）参照）を含めて、当該地方のサービスについての検索・予約・決済の機能を持つ MaaS アプリ（NVV アプリ）<sup>42</sup>等<sup>43</sup>を提供している。なお、各州を含めたドイツの動向については、国土交通政策研究第 151 号 pp.50-53 「②データ連携、標準化等の取組み」を参照されたい。

- ・ 販売・マーケティング
    - ・ 弱点の分析評価

## ② 地域の近距離交通計画

<sup>41</sup> NVV (2016) „Gesamtbericht-2016 nach Artikel 7 Absatz 1 EG-VO 1370/2007“.

<https://www.nvv.de/der-nvv/nvv-gesamtberichte> 2022 年 5 月 27 日閲覧

<sup>42</sup> <https://play.google.com/store/apps/details?id=de.hafas.android.nvv> 2022 年 6 月 16 日閲覧

<sup>43</sup> NVV (n.d.). „Verbundaufgaben“ <https://www.nvv.de/der-nvv/ueber-den-nvv/verbundaufgaben> 2022 年 6 月 16 日閲覧

各郡及び郡独立市が策定責任を持つ各地域の近距離交通計画については、地方の近距離交通計画が各地域の近距離交通計画の内容に配慮しなければならない一方で、逆流原則に従い地方の近距離交通計画から発展することになっている（Hessen 州公共旅客近距離交通法第 14 条第 6 項）。

このうち、例として、Schwalm-Eder 郡（人口：約 19 万人、27 市町村が所在）の地域近距離交通計画<sup>44</sup>について、当該地域の近距離運輸機構である Schwalm-Eder 近距離交通有限会社が地域のバス等を対象に策定しており、概観すると、構成は、北 Hessen の地方近距離交通計画 2013-2018 に類似しており、予測、現状把握・弱点分析に加えて、地域的バス等の運行時間帯・運行頻度といった交通サービスの最低水準、路線を束ねる捉え方等についても地方近距離交通計画 2013-2018 の内容を相当踏まえているように見られる。

なお、EC 規則 No1370/2007 第 7 条第 1 項に基づき Schwalm-Eder 近距離交通有限会社が行った報告<sup>45</sup>によれば、当該有限会社は任務担当者として関わり、49 の地域バス路線について、10 に束ねた入札を経た公共サービス契約により 5 者により運行されている。

### （3）地域モビリティネットワーク形成のための運輸連合等の取組事例

北 Hessen の地方近距離交通計画 2013-2018 の「提供サービスの概念」は、要求される像について、弱点分析を踏まえて、より具体化した内容を記載している。この中には、例えば、次の事項がある。

#### ① デマンド対応の Anruf-Sammel-Taxi (AST)

地方レベルの道路運送型公共旅客近距離交通には、バスだけでなく、需要が少ない地域又は時間帯・曜日等に運行する AST も位置づけられている。pp. 304-306

#### ② 代替的なサービス形態 NVV-Mobilfalt pp.383-385

2013 年以来、北 Hessen 地方の 3 地域で、北 Hessen 運輸連合が郡及び市町村と共に実証実験を行っている。以下、現時点の北 Hessen 運輸連合サイトから最近の情報を抽出する：

ある地域の例では、一定距離以上のバス停間について、バスが運行しない時間帯に、30 分又は 1 時間刻みの時刻表に則り運行する<sup>46</sup>。

予め登録して Mobilfalt カード（番号付）を所持する同乗者及び運転者の間で、電話、インターネット又はモビリティセンター経由での、運行予定 1 時間以上前の同乗者からの申込みに対するマッチングが成立する場合に同乗が実施される。旅客運送法

<sup>44</sup> Nahverkehr Schwalm-Eder GmbH (2016). Nahverkehrsplan Schwalm-Eder-Kreis 2014-2019 <https://www.schwalm-eder-kreis.de/Dienstleistungen/Nahverkehrsplan.html> 2022 年 5 月 26 日閲覧

<sup>45</sup> Nahverkehr Schwalm-Eder GmbH (n.d.) Veröffentlichung gem. Artikel 7 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007 für das Jahr 2020. <https://www.n-s-e.de/index.php/veroeffentlichungen.html> 2022 年 6 月 21 日閲覧

<sup>46</sup> NVV (n.d.a) „Fahrtangebote im Werra-Meißner-Kreis und im Landkreis Hersfeld-Rotenburg“ <https://www.nvv.de/mobilfalt/fahrtangebote-mobilfalt> 2022 年 6 月 21 日閲覧



の適用はない。<sup>47</sup>

運転手は、自分の移動のついでに同乗させる。同乗者は、希望する時刻表上の時刻に運転手が見つからない場合は、1時間以上前に予約した場合は、1Euro で当該区間をタクシーに乗れる。1時間以内 30分前までの予約の場合は、タクシーに乗れるが通常の NVV 運賃を払う（有効な NVV 切符を持っていない場合は、NVV 切符を車内で購入するとともに、1Euro を加算して払う）。Mobilfalt カードを所持しない来訪者は、当該タクシーしか利用できない<sup>48</sup>。

同乗運転手は、1km 当たり 30 セントを得る。同乗運転手は、適切な損害保険への加入を勧められている<sup>49</sup>。

Mobilfalt の運転手のなり手が少ないという課題に直面しており、このため、Melsungen では、既存の StadtBus を補完するため、時刻表と無関係にデマンドを集約して運行する AST を Mobilfalt Melsungen<sup>50</sup> の名の下に導入している<sup>51</sup>。

### 3. 公共旅客近距離交通の運営に対する財政負担の態様の概況

#### (1) 公共財政による関与の基本的な仕組み

都市と地方の交通の計画、組織及び財政は、州及び自治体の担当である<sup>52</sup>。これに対して、市町村交通助成法等に基づき、州による投資支援を連邦は助成している。また、鉄道制度改革の一環でドイツ鉄道株式会社の鉄道旅客近距離輸送を連邦から州に 1996 年に移管する際に、公共旅客近距離交通サービスの確保を「生存配慮責務」と規定する地域化法により、公共旅客近距離交通のために、連邦税収から毎年法定額を州に支払うことになっており、これは、投資支援と運営支援に使われている。

また、非採算路線に対する公共サービス契約による公共経済的交通サービスか、自立経済的交通サービスかに拘わりなく、例えば、学生等の定期券割引については旅客運送法第 45a 条に基づき、また、重度障がい者無料化については社会法典第 9 編第 145 条に基づき、事業者に対して公共が補填することになっている。これは、公共旅客近距離輸送政策とは

<sup>47</sup> NVV (n.d.b) „Allgemeine Informationen zur NVV-Mobilfalt“  
<https://www.nvv.de/mobilfalt-1/faq> 2022 年 6 月 21 日閲覧

<sup>48</sup> NVV (n.d.c) „Mitfahrer“ <https://www.nvv.de/mobilfalt-1/mitfahrer> 2022 年 6 月 21 日閲覧

<sup>49</sup> NVV (n.d.d) „Fahrtanbieter“ <https://www.nvv.de/mobilfalt-1/fahrtanbieter> 2022 年 6 月 21 日閲覧

<sup>50</sup> NVV (n.d.e) „Mobilfalt Melsungen“  
<https://www.nvv.de/mobilfalt-nvv> 2022 年 6 月 21 日閲覧

<sup>51</sup> NVV 担当者に 2022 年 1 月 26 日に聴取した内容に基づく。

<sup>52</sup> BMDV (2022). “Finanzierung des ÖPNV“  
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/oeffentlicher-personennahverkehr.html> 2022 年 6 月 21 日閲覧

別の観点で制度化されている公的補填である。

このような仕組みを背景に、公的財政支出の状況は、2016年及び2018年を例にとると表2のとおりである。

最近では、COVID19による影響等に対応して連邦の財政支援が強化されている。

なお、連邦会計検査院は、2022年2月に公共旅客近距離輸送に関する連邦財政支援について、複雑であることから根拠法を1本化するなどして整理する改革の必要性を指摘した

<sup>53</sup>。

表2 ドイツにおける公共旅客近距離輸送に関する公的財政支出の例(2016年及び2018年)

金額単位は10億ユーロ		2016年	2018年 うち			
			連邦	州	自治体	
直接支払	1. 投資支援	3.4	3.7	3.4	0.2	0.1
	1.1 市町村交通助成法(GVFG)/解消法(EntflechtG)	0.9	1.0	1.0	-	-
	1.2 地域化法(RegG)	0.4	0.6	0.6	-	-
	1.3 市町村交通助成法(GVFG)以外	2.1	2.1	1.8	0.2	0.1
	2. 運営支援	9.4	10.2	7.0	0.9	2.4
	2.1 地域化法(RegG)	6.6	7.0	7.0	-	-
	2.2 その他の直接支援	0.7	0.9	-	0.9	-
	2.3 欠損補填	2.1	2.4	-	-	2.4
	1.及び2.の小計	12.7	14.0	10.4	1.1	2.5
	3. 公共旅客近距離輸送政策理由外の支援					
3.1 教育交通割引の補填	0.9	1.0	0.3	0.7	-	
3.3 重度障害者無料化の補填	0.4	0.4	0.1	0.3	-	
3.1及び3.3の小計	1.3	1.4	0.4	1.0	-	
間接支払	4. 税制特例					
	4.1 売上税軽減分	1.3	1.4	0.8	0.6	0.1
	4.2 自動車税免除分	0.1	0.1	0.1	-	-
	4.3 エネルギー税優遇分	0.1	0.1	0.1	-	-
	4.4 電気税優遇分	0.1	0.1	0.1	-	-
6. 再生可能エネルギー法賦課金軽減分	0.2	0.2	0.2			

<sup>53</sup> Bundesrechnungshof (2022).“ÖPNV-Finanzierung durch den Bund: Bereinigung notwendig“ <https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/sonderberichte/2022-sonderberichte/oepnv-finanzierung-durch-den-bund-bereinigung-notwendig> 2022年6月21日閲覧

出典：「公共旅客近距離輸送における費用負担の推移に関する連邦政府報告」（2021）<sup>54</sup> 図 7/8 から抜粋したデータを基に筆者作成

## （2）利用者負担の概況

公共旅客近距離輸送の運営費用について、運賃収入と公的負担でカバーしている割合の状況について、2014年、2016年及び2018年の例は表3を参照されたい。

表3 ドイツにおける公共旅客近距離輸送における費用カバー割合（2014/2016/2018年）

総費用における分担率 (%)	Ia 運賃収入			I Ia+他収入			II I+教育/福祉割引等・ 発注代金・助成（共通 運賃設定等）*			III II+欠損補填等		
	2014	2016	2018	2014	2016	2018	2014	2016	2018	2014	2016	2018
自治体公営又は3セクの事業者	48	51	50	67	66	66	81	86	84	98	98	98
公共道路旅客近距離輸送におけるその他の事業者	55	52	49	72	68	66	100	98	98	101	103	104
鉄道旅客近距離輸送にて公共経済的サービスを提供する鉄道運送事業者	43	45	29	50	53	36	108	107	106	109	107	106
計	47	49	42	61	61	54	94	96	95	102	102	102
運行費用（総費用から投資費用（利子、税及び減価償却費）を控除）における分担率(%)	IV 運賃及び他収入			V IV+教育/福祉割引等・ 発注代金・助成（共通運賃設定等）*			VI V+欠損補填等					
				2014	2016	2018	2014	2016	2018	2014	2016	2018
自治体公営又は3セクの事業者				77	76	76	93	99	97	113	113	112
公共道路旅客近距離輸送におけるその他の事業者				75	71	69	106	101	102	106	107	109

<sup>54</sup> Deutscher Bundestag (2021d) “Drucksache 19/32131 Bericht der Bundesregierung über der Entwicklung der Kostendeckung im öffentlichen Personennahverkehr“, Deutscher Bundestag サイト

<https://dserver.bundestag.de/btd/19/321/1932131.pdf> 2022年5月12日閲覧

当該報告は、連邦交通デジタル省の次の委託報告書を基にしている：

Ernst&Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (2021).”8.Bericht über die Entwicklung der Kostendeckung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die Finanzleistungen der öffentlichen Hand für den ÖPNV – FE-Projektnr.:70.0944/2018 Schlussbericht“. Auszug aus dem Forschungs- Informations-System (FIS) herausgegeben durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/540794/> 2022年5月12日閲覧

鉄道旅客近距離輸送にて公共経済的サービスを提供する鉄道運送事業者		55 58 39	118 118 115	118 118 115
計		68 68 60	105 107 105	114 114 113

出典：「公共旅客近距離輸送における費用負担の推移に関する連邦政府報告」(2021)<sup>55</sup> 図 1/2/6 のデータを基に筆者作成

\*教育/福祉割引等・発注代金・助成（共通運賃設定等）：

- ・教育交通割引の補填
- ・重度障害者無料化の補填
- ・公共からの発注代金
- ・助成（共通運賃設定による運賃低減分）

補足

1：鉄道旅客近距離輸送の鉄道運送事業者について、2018年に運賃収入によるカバー率が計算上低下した原因の一つは、総費用契約により発注者に入る運賃収入について、発注者代金と運賃収入の間での分類の変更があったことである（Deutscher Bundestag, 2021, p.8）。

2：各事業者分類において、2018年は人件費が増加している。また、費用費目のうちインフラ利用料があるのは、鉄道旅客近距離輸送の鉄道運送事業者のみである。

## 謝辞

インタビューに対応頂いた北 Hessen 運輸連合担当者及び助言を頂いた遠藤俊太郎氏（一般財団法人交通経済研究所主任研究員）に感謝申し上げます。

（HP 公開日 2022年6月27日）

---

<sup>55</sup> Deutscher Bundestag (2021d)