

## 第4章 有識者による講演

### 講演 1 欧州各国の国土計画・地域政策、イタリアでのモビリティマネジメント 施策、公共交通情報について

日時 2011年9月28日(水) 9:30~12:45

会場 神奈川県自治会館3階特別会議室

講師 谷口綾子氏(筑波大学大学院システム情報工学研究科講師)

#### 1 欧州各国の国土計画・地域政策

海外の国土政策としては北米やオーストラリアは広大な国土と浅い歴史、ヨーロッパは狭い国土と長い歴史と違いがあり、日本が参考とできるのはヨーロッパの方が適していると考えるので事例をご紹介します。

ヨーロッパといっても国によって全く異なる。国土計画とは「国土の望ましい将来像」、国土計画と対になるものは経済計画であるが経済計画と国土計画はかなり近い。国土計画を法律で定めているのはドイツ、オランダ。国土計画のガイドライン(法律より少し弱い)が存在するのはスウェーデン、国土計画と表裏一体の面もある経済計画(一定期間で改定)をもっているのはフランス、経済計画があるのがイギリスとイタリアである。

国土計画成立の歴史として、イギリスの場合は産業革命が19世紀頃おき、都市に労働者が集中し劣悪な居住環境となった。世界恐慌後、さまざまな課題に対して総合的な解決手段が必要となり、国土計画の必要性が求められ特別地域法により工業立地誘導と雇用促進が図られた。しかし、これは国家的見地からではなかったため失敗した。

ドイツは第一次世界大戦敗戦により莫大な補償金を戦勝国から課せられ不景気に陥った。ナチの第三帝国が興ってきたのは、不景気で国民が疲弊し鬱憤がたまってきたところに演出の上手な人(ヒトラー)が出てきて、国民が熱狂したことから始まった。ヒトラーは都市・地域計画をプロパガンダに利用した。例えば、アウトバーンの建設は国防と雇用拡大に繋がった。建設業はこれで大儲かりであった。国土空間整序局が発足し、国土全体の計画的整備というものを展開している。

ヒトラーはネガティブに語られることが多いが、アウトバーン建設や大衆車の開発指示等、先見の明があったとも言われ、これによりドイツは一極集中せず、各地域の地方分権がさらに発達した。アウトバーンはインフラとしても素晴らしく、今も国土の基軸として活用されている。



講演風景

国土計画に対する認識としては、

イギリスは大都市が過密となって下水とかゴミとか衛生面に課題が生じた。とにかく汚く、病気が蔓延して、福祉国家政策の一環として国土計画が作られた。

ドイツは個人の土地所有権は公共の福祉の制約を受け、都市計画は個人の財産よりも優先される考え方が根本からあった。都市計画には建築警察があり都市の拡張は単に「家を建てたい」、「店を出したい」ではなく計画的に行われる。このように国土計画の起こり方もイギリス、ドイツの両国ではまったく違う。境界域における調整が都市計画の大きな役割であり、日本であれば市街化調整区域とその区域の外とではまったくできることが違うので、その調整力は大きい。

施策のコンセプトとしては、イギリスが工業の再配置、後進地域における拠点開発であり、ドイツは点と線による開発方針、国土の均質な発展、地域計画における適性範囲の決定などである。イギリス的な施策を進める国とドイツ的な施策を進める国とでは、その後の各国の国土計画にこの2国が大きな影響を与えたとされている。

日本はその両国の考えがあり、例えば太平洋ベルト地帯はイギリス的なやり方であるし、平成13年頃までは「国土の均衡ある発展」ということで、高速道路を地方にたくさん整備したり、新幹線を延ばしたりと地方にお金を落とす考え方はドイツ的であった。ドイツの地方分権は非常に進んでいてうまくいっている好例である。日本では高速道路や新幹線整備等によるストロー効果は僅かなものとされてきたが、今になってみると実はすごい効果で、今でも東京の一極集中が続き、地方が疲弊している状況にある。真似だけしても駄目で、ドイツが成功した理由はもともと地域に文化的な核があったためではないかと考えられる。

国土計画はいろいろな社会経済体制に影響を受けており、イギリスはオイルショックの頃、国土・地域政策の方向転換として公共部門を縮小した。今まで福祉国家的な事業をおこなってきたが、民間活力による経済成長へ政策を転換した。

フランスは景気拡大政策を展開したが失敗し、インフレが再燃。そのためミッテラン政権時に地方分権により計画の権限を地方に委譲した。もともとフランスは中央集権的な要素が強かったが地方分権をやり始めたということである。とはいえ、あまりうまくいっている気がしない。

ドイツは点と線ではなく、各地域の機能的分業の推進を行った。(例えばルール工業地帯やシュツットガルトの機械・自動車工業など。)

イタリアはインフレ・不況・国際収支逆調のトリレンマ(3重苦)と言われ、1980年代に一旦盛り返した感があったが、今でもEUの足を引っ張って経済的には良くない状況にある。その理由は政権不安定、マフィア等の地下経済の増長、南イタリアの開発座礁等である。

社会環境の変化と計画への影響という点では、1970～80年代に中小工業が衰退した。徐々に経済がグローバル化して企業買収(M&A)が行われ、大企業が勝つというような仕組みとなり、中小企業は吸収されるか、潰れるかという流れとなり世界的に衰退していった。また中心部に人口が流出(スプロール)、全体的な人口減少傾向、環境保全、都市の拡大・分散化の見直し、都市が縮小したり集約化したりすることの必要性は以前から言われていたが、本気で対応したのが1970～80年代である。また1983年のチェルノブイリの原子力発電所の事故によって、国土利用とエネルギー、環境政策の重要性も増してきた。

国土計画は都市計画とは異なり完成形を示すものではなく、時代に応じた変化がある。経済的投資的手法を使う国と地域課題対応型の国に大きく分かれる。

→経済的投資的手法 イギリス、フランス、イタリア(中央集権国家)

→地域課題対応型 ドイツ、オランダ、スウェーデン(地方分権国家)

計画策定の単位は、例えば日本には市町村という自治体の単位があるが、計画の策定単位をどこにするかということも国によって異なる。フランスはコミューン、ドイツはゲマインデ、イギリスは教区といっているが結構小さくて日本の旧町村とか農村集落位の単位である。近隣性のある生活範囲を計画単位とするのは、ヒューマンスケールになり計画が地域性に根ざしたものとなるメリットもあるが、

人数が少なく、そもそも計画が立てられない位の単位になってしまうこともあるので、難しい面もある。

環境保全と農村整備のように都市と農村が対立構造になる場合もある。農業育成というよりは、ヨーロッパでもフランスを除いて自然環境を維持保全せざるを得ない。フランスは食糧自給率が約 120%ととても高い。日本の土地利用計画は都市計画、農村計画、森林計画、港湾計画とすべて縦割りで別の部署で管轄している。一元化すべきであると昔から言われているがなかなか実現しない。都市と農村が役割分担しあって成熟し、対立軸でなく補完しあうべきである。

マスタープランは重要であり、マスタープランで地域性を離れない計画が可能となる。国土計画、地域計画、都市計画・・・落としていくとだんだん地域性が高くなる。東京、神奈川に住んでいると地方のことを想像すらできないほどわからなくなる。地域はすごく疲弊していることをしっかり認識することが国土計画を策定するうえでわかっていないといけない。

## 2 英・仏・伊・独の国土計画の概要について

イギリスはユナイテッドキングダム。グレートブリテンと北アイルランドのふたつに分かれている。グレートブリテンの中にイングランド、ウェールズ、スコットランドがある。行政組織は複雑でわかりにくい。カウンティ・バラ(特別市)、カウンティ、ディストリクトというのがある。首都圏はグレーターロンドンというのがある。これは広域自治体。その下にシティとロンドン・バラがある。大都市圏はメトロポリタン・ディストリクト、地方圏はユニタリー、カウンティ、ディストリクトというのがある。わかりづらい。

イギリスの経済地域は8つ、都市及び地方計画は2段階、ストラクチャープランはカウンティ(県)レベルで策定し大臣が承認する。土地利用政策や人口地域構造など。ローカルプランというのは、ストラクチャープランの詳細計画である。これを基に様々な政策が展開され、強い権限を持っている。

イギリスのローカルプランで特筆すべきは、プラン作成にあたって「関連機関との協議、資料の公表、市民参加」が行われる点である。特に市民参加がきちんとされる事が大きな特徴である。反対意見がある場合には、審査官による地方公聴会が開催され、地方計画庁は審査官報告に対応する義務がある。審査官は裁判

官のように市民・行政双方の意見をしっかりと聞き調整しなければならず、その権力は大きく、尊敬される職業となっている。

フランスは大統領を中心とした中央集権国家で、人口の 20%がパリに集中し、パリとその他の地域との格差是正が大きな問題であった。経済計画的な側面が国土計画にも強い。行政の構成は単一制の三層制（州、県、市町村。パリだけは市であり県）。市町村数は 36,779 と非常に多い。100 人規模のコミュンがたくさんあり、そういったところでも頑張って都市計画を作っている。この市町村の多さはフランスの良いところでもあり難しいところでもあると思う。

中央集権国家とはいえ地方分権の仕組みがあって、国と州、州と県、県と市がそれぞれ計画を調整する構造になっている。1990 年頃、地方分権を推進する法律ができ、それ以降は着々と地方分権が進んでいると聞いているが、実情は疑問な部分もある。

土地利用計画はコムンが策定する POS というものがあるが、実際には建築制限の規定である。建築場所、規模、敷地計画等すべてが規定されていて、企業や個人の自由裁量で建築物や広告物を作ることはほぼ不可能である。これがあるからこそフランスの景観が素晴らしいと言える。策定能力のないコムンもあるが、2,000 人以上のコムンのうち 80%が POS を策定し、100~1,000 人規模のコムンでは 36%が POS を策定している。

問題点としてはコムンがつくる土地利用計画と国がつくる国土計画の間に規模の差によるギャップがあり接点を見出すのが難しい点である。POS というのはローカルな建築規制のようなもので本来ならば地方政府、州レベルが緩衝材となるはずがうまく機能していないのが問題点と言われている。またコムンが小さすぎると理論体系だけとなり国土計画との擦り合わせが困難となるが、それでも何とかやっているところがフランスのすごいところである。

イタリアの大きな問題は南北の格差是正にある。1861 年にビットリオ・エマヌエーレ 2 世がイタリアを統一するが、それ以前は小さな国や共和国がたくさんあった。北は工業集積、南は手工業と封建的農業といわれている。当初は工業中心の政策をとったが失敗し南北の格差が拡大し南部への政策を打ち出した。イタリアも第二次世界大戦で負けたが北部イタリアはその後に経済復興している。南イタリアでは、何とかしなければと南部イタリア開発事業団を立ち上げ金融・税制

上の措置、投資誘導策、公共事業部門による資金援助等さまざまな施策を行ったがすべて機能しなかった。現在は観光、農業を中心に開発計画があると聞いているが、あまりうまくいっているとは思えない。現在も南北の格差は是正されていない。格差の現状として、例えばプーリア州ではどの職員もまじめに仕事をしていない。州リーダーは情実や地位をめぐり権謀術数的な派閥争いに夢中で、プーリア州民は州政府への軽蔑的な態度を隠そうとしないと教科書的な本にも書いてある。一方、ボローニャ州の職員は有能でまじめに仕事をしている。州議会・政治家・市民は諸問題についてよく議論する。州政府に批判がないわけではないが満足度はプーリア州民よりはるかに高くなっている。

行政組織として、州、県、市町村の三層構造となっている。州制度は1947年イタリア共和国憲法で規定されたが、実際に州が発足したのは1970年である。しかし、1990年代になっても州はあまり権限を持っておらず、機能しはじめたのはEUに加盟した前後である。

イタリアのコムーネ（行政区）は人口や規模で差別がなく、ローマ、ミラノのような150万人規模の大都市と5万人以下のコムーネも同じ扱いである。政令市的なものはない。すると「隣の街と一緒にたたくない」ということがたくさんおきて、小さな市町村がたくさんできてしまった。「おらが街が一番」というカンパニスモ（地域主義）が強いことも経済発展を阻害してきた一因である。2000年から2002年の欧州通貨の導入で経済低迷がますます深刻となった。所得面でも南北格差は歴然としており、全国平均を100とすると85以下はほとんど南部であり、北部のミラノ、トリノなどは平均よりはるかに高い。

経済体制は大きく分けると市場経済（日本、アメリカ）、管理経済（社会主義国）、混合経済（今の中国）で、混合経済とは、市場経済体制の根本的枠組みを維持しながら国家はあらゆる方法で経済に介入する体制のことで、仕組みの1つとしては国家による企業の直接運営である。国家は株主として企業を所有し、国営企業と言われている。イタリアは戦後、混合経済体制をとった。それがうまくい



った面と今になってみるとそうでない面がある。

イタリアは戦後 1950 年代に高度経済成長期に入ったが、国営部門が成長し、60 年代終わりから投資関係が悪化。労働者の力が強い時期があった。60～70 年代は経済的に大変で 80 年代からはファッション、インテリア関係（グッチ、エトロ等）の中小企業が成長した。90 年代に民営化が徹底され、国営部門がほとんどなくなった。今もイタリアは経済的には「EUのお荷物」となっている。国家持ち株会社が鉄鋼、石油からケーキ、チョコレートに至るまでそうであったと聞き驚いた。1984 年、イタリアの総投資の 26%が国家持ち株会社、同年の全雇用者の 7.2%を国家持ち株会社が雇用、そのうち南イタリアが 28%である。

イタリアの都市計画はローマ時代からの多くの遺跡等古き良きものを修復しながら残すということをやっとやってきた。ただし都市間で温度差がありローマ、ボローニャ、フィレンツェ、ベネツィア等（ローマは北部でないが）北部の主要都市は都市計画が成功した。南部はその力量さえなく観光振興という観点からも南北格差が広がっている。南部は治安が悪いイメージがあり、ナポリなどは日本人が行ってもバスから降ろさず車窓から観光するそう。政治情勢的には今（平成 23 年 9 月 28 日現在）は極右のベルルスコーニ政権だが、中道左派（旧プロデュー政権）と極右が頻繁に入れ替わる珍しい国である。

日本は東京都だけ特別で特別区と市町村があるが、ほかは 2 層制の道府県と市町村である。ドイツは三層制（州、郡、市町村）で、旧東ドイツと旧西ドイツで大きく異なり、東西統一以降 20 年ほど経つが現在でも東西の格差がある。西ドイツはいくつかの大都市が首都機能を分担するシステムとなっており、連邦国家で地方分権が発達している。空間整序計画はヒトラーが最初に行ったが、連邦政府が空間整序の理念・構想を発表し、各州は空間整序計画を策定することとなっている。

### 3 イタリアの交通施策事例 1

交通事業者におけるバス“利用者”から“顧客”への認識の変容

—ボローニャ市交通局の事例とその合意—

公共交通の利用促進、つまり自動車から転換していこうというのが私の元々の専門でいくつかの事例研究を行っている。そこでまず、ボローニャの事例につい

で紹介したい。

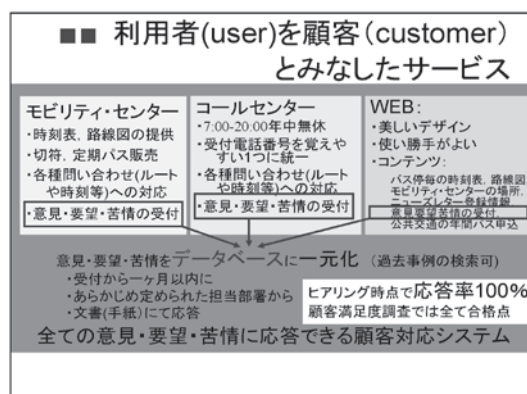
バス交通事業者がユーザー（利用者）ではなくカスタマー（顧客）であると考え、その結果利用者が増えるようになったという事例で、これはサービスの質の確保や利用促進は大きな問題だが、事業者の自助努力が不可欠である。行政もいろいろやって

いるが、事業者が頑張ってもらわないことにはそれもうまくいかない。そのためには企業協働が重要であり、良質な顧客サービスを提供しているボローニャ市交通局 atcitta（アテチッタ）にヒアリング調査を実施した。

ボローニャ市は人口 38 万人で交通の要所である。ボローニャ市交通局ではハード整備としてモビリティセンターを設置している。ここへ行けばパスを買ったり、時刻表をもらったり何でもできる。また、電話対応するコールセンターがある。回答数の推移は 2000 年に 17 万件だったものが、2003 年には 43 万件となっている。「苦情が増えているのでは？」と思うが、交通局では「電話で問い合わせをしてくれるようになった」ということで喜ばしい事と理解している。また、ボローニャ市交通局のウェブはデザインも素晴らしくかっこいい。

ソフト整備として「ブランディング」。テーマカラーが赤、イメージロゴもかっこよく「atcitta」。「citta」はシティ、「a」がエージェンシー、「t」がトランスポートで「atcitta」となる。ボローニャは元々大学の町であり、テーマカラーは赤。リベラルな共産党系の人が多い。市の中心部も色が全部統一されかっこいい。

顧客対応システムは、日本のバス・鉄道事業者が行っているのと同じだが、イタリアは今でも昼休みが 2 時間くらいあるなかで、コールセンターが昼休みも取らずに朝 7 時から 20 時まで無休で業務を行っていることはすごく画期的である。今まで事務所によって違っていた受付電話番号は統一が図られ覚えやすいひとつの番号とした。各所で受け付けた意見・要望・苦情を一元化、データベース化して、受付後 1 カ月以内にあらかじめ定められた専門の担当部署から手紙で応答す





る。どんな意見・要望・苦情であっても全部に手紙で対応する。ヒアリングを実施した時点では応答率 100%であった。顧客満足度調査ではすべて合格点がつけられていた。これはなかなかできることではない。

以前はイタリアのバス事業者には補助金の制約がなく、どんなに赤字でも国から補助金がもらえていた。1995 年国からの補助金が削減され、上限額が運営費の 65%となり、残りは料金収入で賄わなければならなくなった。そこでボローニャ交通局は方針転換して利用者ではなく顧客という考えとなった。これにより補助金依存からの脱却が図られた。

もちろん黒字ではないが、少なくとも 35%は運賃収入で賄うことができているということであった。イタリアのバス会社の料金収入としてミラノ、ローマの大都市は大丈夫かもしれないが、ジェノバ、フィレンツェは危ないと思う。おそらくこの 35%に届いておらず毎年 18%程度の赤字であろう。これは世界的にもバス事業を黒字にするのは、よほどのドル箱路線がないと無理である。

カスタマーケアの担当者は一見怖いですが、とても丁寧に温かい感じで対応していた。こういう人なら苦情等にもきちんと対応できるのではないかと感じた。バスの利用促進を考えるとときに頻度を上げるとか、料金を下げるとか、速達性を高めるとかも必要だが、一人一人の意見や苦情にきちんと耳を傾け、真摯に対応することでバス事業者への態度がポジティブになっていく。それがバスや地域への愛着に繋がるという意味で重要である。

#### 4 イタリアの交通施策事例 2

##### 職場対象モビリティマネジメント導入のための行政的支援策

##### -ローマ市における「義務」と「補助」-

職場対象モビリティマネジメントとは企業・事業所に、「通勤手段を車ではなく公共交通や自転車、バイクに転換してください。」というような働きかけをする政策である。

ローマはイタリアの首都で 2000 年以上も前の遺跡が多数残り、人口は 280 万人であるが 2001 年の自動車分担率は 53%というものすごい車社会である。駐車場を作ろうにもスペースがなくどこを掘っても遺跡だらけなので、結局、道路脇に駐車帯的なものをつくって停めるしかない。バイクを含む自動車保有率は 1,000

人中 950 台と驚くべき数。日本はバイクを含んでいないが、例えば東京の目黒区では約 3 割、1,000 人中 300 台程度である。

ローマ市の職場対象モビリティマネジメントは、モビリティ・マネージャーを各事業所に 1 人設置し、年間パス割引、カープールシステムのサービス提供、パークアンドライドによる駐車場スペースの無料提供などを行っている。

モビリティ・マネージャーは従業員 300 人以上、フリーランス社員 800 人以上の企業に対し 1 人設置することが 1998 年政令で義務付けられた。モビリティ・マネージャーは人事系 (Personal Division) の人が多く、おもな役目は従業員の通勤交通実態の把握である。日本では通勤手当支給のために通勤実態が把握できているが、ヨーロッパ、アメリカでは通勤手当支給がないため把握ができていない。

通勤交通実態のデータを GIS に落とし、従業員の居住が多い地区に送迎バスを出すというような検討をする。通勤手段改善の検討としては、送迎バスやカープールの整備等の手法を選択し、実施したのち、事後評価をするということをモビリティ・マネージャーが行う。

モビリティ・ボーナスは企業バスの例では、企業・事業所に 1 万ユーロ、すでに年間パスを持っている従業員に 62 ユーロ、新規利用者に 155 ユーロとなっている。カープール・システムについても、「みんなで乗ろうよ」という参加証のステッカーを配布し、駐車場の優遇などをおこなっている。

モビリティ・マネージャーはとても大変であるが、その代わりいろいろとアメの施策もあり、補助をうまく組み合わせたモビリティマネジメントをしている。日本で導入するとなれば、まずモビリティ・マネージャー設置の際には、どの程度の強い義務とするか、どのくらいの事業所規模を対象にするか等の検討が必要である。ローマではモビリティ・マネージャーが義務付けとなっていて、実際には政令によりイタリア全土で義務付けられているものの、しっかり運用できている会社は少ないと言われている。

## 5 公共交通マップ・欧米の公共交通サイン等について（概略）

### (1) アメリカ・ジョージタウン

地下鉄やバス停の表示がわかりやすい。ただし自動券売機が初めての人にはとてもわかりづらい。5 ドル以上のお釣りは出ないと小さく書いてある。地下鉄は地下深く照明は暗い。停車駅の表示板はとてもわかりやすく、乗り換えも

路線ごとに色分けがしてありデザインも良い。地下鉄の出口に市の観光担当部署の女性が立っていて、ビジターっぽい人に声をかけ道案内をしてくれる。単に地図を設置する考え方もあるが人がいると安心感があるし、本当の“おもてなし”という意味ではすばらしい。

## (2) アメリカ・ポートランド

まちがとてもきれいで、日本人にも親切で治安も良い。何より公共交通がきちんと発達している。公共交通マップもわかりやすい。地図上に模式的になっているものと実際の縮尺に即したものとがありそれぞれ一長一短である。観光客には実際の地図上に落としたものの方が良いが、日常的に使う住民には模式的なもので構わないし、時刻表もセットになって便利である。

## (3) フランス・パリ

案内表示は青と茶で色分けされ景観に馴染んだもので、最近日本でも増えてきている。公共交通の地図も一般的なものと旅行者用の2種類あり、旅行者用はイタリア語、英語、スペイン語、フランス語版やポケット版もある。パリの抽象化された地下鉄路線図は、45度、90度、180度の線だけ使ってきれいに模式的に表してある。これは実際の距離と違ったりするので旅行者用には実際の地形を落とした地図も掲載されている。

## (4) フランス・ストラスブール

大学があって若者が多い。街の中心部へは流入規制をしており車は全然いない。トラムや自転車、歩行者しかおらず、2～300m程度離れた場所に地下駐車場があり、中心部に入る車の行き場もきちんとつくってある。トラムの軌道は都心部がすべて石畳で、郊外は芝生になっている。車内もフランスっぽく乗客もおしゃれである。

ツーリストインフォメーションはどのように公共交通の情報を観光客に伝えるかが重要である。はじめての町に行ってバスに乗るのは、普段、車に乗っている人がバスを利用するのと同じくらい大変なことである。そういうことを積み重ねていけば、車利用の人がどうすればバスに乗ってくれるのかわかってくると思う。そういう意味でモビリティマネジメントの視点からツーリストイン

フォメーション巡りは大切と考える。ストラスブールの地図は、乗換えやタクシー、バス、パークアンドライド、駐輪場などいろいろな情報がバスマップに記載されている。

#### (5) スウェーデン・ルンド

バスマップの書き方として路線毎に1本ずつ線を書く方法と、1本線を引いてその上に系統番号を並べ分岐するところは路線番号だけ書き直す方法などあるが、ルンドくらいの町の規模や路線数だと1路線1本で書けるので見やすい地図になっている。3つ折りコンパクトで時刻表も付いていて見やすい。

#### (6) スウェーデン・イエテボリ

トラム車両は古いがみんな楽しそうに乗っている。スウェーデンのトラムは車内にチケットの販売機がある。車内に降車を知らせる押しボタンが少なくドアの周りにしかない。真ん中付近に座っている人は車内を縦断するロープがベルに繋がっておりロープを引き音で知らせる。車内に停留所の発着情報の表示がある。ハンプ（道路を凸型に盛り上げる）があるときにはその前後にしっかりと目印をつけている。イエテボリの歴史的な町並みにセブンイレブンを発見した。看板を小さくして景観を阻害しないように周囲の景観に配慮している。

#### (7) イタリア・ミラノ

ミラノのバス地図は2ユーロもする割にとっても使いづらい。バス停が書かれていない。どこで降りたらよいかの目安がない。線が1本で系統番号を探るのが難しい。

#### (8) イタリア・ベネツィア

島の方は車がゼロで運河を水上バスが走っている。水上バスの路線図はかっこよく整理されている。観光地化されていて物価も高い。車がない街路というのはこういう感じなのかととても興味深かった。ATCV（ベネツィア交通局）のサービス総合パンフレットは項目別に色分けされデザインもかわいい。

## 6 終わりに

公共交通地図をなぜ私が好きかというと、そのまちの構造や民度がわかるから

である。公共交通をどれだけ大事にしているか、ツーリスト、一見さんにどれだけおもてなししようとしているか、そういうものがある。いい地図を手に入れた際には是非見せて欲しい。できれば私の分も手に入れていただければ（笑）。

## 7 質疑応答

Q フィレンツェは主要な交通機関として街中にバスが走り、鉄道は街中にはほとんど乗り入れていないようだがその理由は。

A イタリアの街はどこでも（ミラノとローマ以外）鉄道の駅は中心部から離れたところにできていて街の中はほとんどバスである。それは歴史的にとっても古く、街ができた後に鉄道駅が整備されたため、鉄道駅のような無粋な構造物を街の中心に入れるべきでないという当時の保守的な考えと物理的に中心部にスペースがなかったからと考える。フランスのストラスブールも古い街だが、町の中心広場を活用するなど少しはスペースがあったようである。フィレンツェは中心市街地がコンパクトなので、バスを使わずに徒歩でも何とかなる。イタリアの街はどこも似たような感じである。ドイツはトラムがどの街に行ってもある。ドイツやイギリス、フランスは鉄道を整備する時に古いものを壊して整備したが、イタリアはそれをやりたがらなかった。

Q 日本では交通だけに絞った計画がよく策定されているが、欧米各国にはそういったものはあるのか。

A イギリスにはローカルプランの中に位置付けがある。経済や農業などいろいろあって、その中に交通も規定をしなければならないということになっている。日本でもマスタープランはあるが交通計画は持っていないところもある。イタリアの特に小さな自治体では能力的にも厳しいと思う。そういう意味ではできていないところも多いだろう。



谷口講師を囲んで

## 講演2 ドイツ（欧州）の交通事情について

日時 2011年9月28日（水）13:45～16:30

会場 神奈川自治会館3階特別会議室

講師 服部圭郎氏（明治学院大学経済学部教授）

### はじめに

政策的な内容に関して今回のような研究を進めていく上では、ドイツ、北欧諸国が参考になると思われるが、生活者の視点で考えると、欧州と日本の鉄道サービスでは欧州の方がサービス水準は劣っていること、また、事業採算性も悪い状況であることは認識しておく必要がある。

今回訪問予定であるドイツは、戦後、2つの交通形態をとり、都市はトラム（路面電車）を潰して地下鉄化、またはバス輸送に変更した街とカールスルーエなどに見られるトラムを残そうとした街に分かれ現在に至っている。

また、ドイツは旧西ドイツと旧東ドイツで交通へのアプローチ方法が異なっており、旧西側はトラムを廃止し地下鉄化を進めたのに対し、旧東側はトラムを残していく傾向にあった。ドイツの交通事情を理解する上で、まずは大きく東西を分けて考えなければならない。パターン分けをしてみることが重要であるといえる。

## 1 ドイツの地方制度、現状について

### （1）ドイツの概要

ドイツは、面積が日本とほぼ同じ（ドイツ：約36万 $\text{k m}^2$  日本：約38万 $\text{k m}^2$ ）であるが、人口は日本の3分の2程度であり、山地が少ない地形となっている。自治体数の割合では、10万人以上の規模の自治体数が日本は約6割を占めるのに対し、ドイツは3割に留まっている。一方、2千人以下の規模では、日本は市町村合併等で現在殆ど存在していないが、ドイツではこうした小規模の自治体が数多く見られることが特徴の1つである。

## (2) ドイツの地方制度

ドイツは、連邦政府と州が協調しあう制度を持つ連邦国家であり、特に第二次世界大戦後に協調しあう傾向が強まった。また、法人税や所得税、売上税などの税金は、州と連邦政府の共同税で、その課税権に関しては立法権を連邦が、徴収権を州、配分権を連邦と州で調整し決めている。そのため、財政力の豊かな州が不利な状況となってしまう訴訟問題が発生したことや地方に対し自立的な課税権を持たせる動きが進むなど国内は揺れ動いている状況である。

## 2 路面電車（トラム）視察に係る留意点

### (1) 路面電車運営における日本と欧州の比較

日本はEUが打ち出したコンパクトシティという考えを1990年代後半頃から政策として推進しているが、そもそも欧州の都市と比較して人口密度の点ではコンパクトシティであり、かつては多くの都市が路面電車王国で東京などはその最たる都市であったという経緯がある。

路面電車における運営主体については、欧州での多くが公営、もしくは準公営であることは日本と異なっている点として挙げられる。また、ネットワーク網については、ドイツのフライブルクなどの一部都市では新線の開発が進み、特にフライブルクでは、大きく2つの「ヴォーバン」「リーゼフェルト」と呼ばれる巨大な郊外住宅地を建設しているが、それに合わせて路面電車を整備していく、いわゆるTOD（公共交通思考型都市開発）と考えられる事業を実施している例も見られる。とはいえ、一般的なドイツの都市では、当たり前のように路面電車が走っており、基本的に従来の路面電車ネットワーク網に新規車両が走る都市が殆どである。その点では、日本の熊本市の事例と同様である。

このように、日本と異なり、欧州の都市で現在に至るまでに路面電車の整備が進んでいる最大の理由は、自動車への対応策ということが挙げられるだろう。欧州ではEUに統合されてからの脱自動車への社会の流れが非常に強い。これは、路面電車を整備することが目的ではなく、モビリティマネジメント的な面から自動車利用を減らす、自動車の流入規制を実施することで地球温暖化に対し二酸化炭素を削減する意味合いが整備を推進していく大きな理由でもある。日本で考えれば、路面電車の整備を行いつつ、脱自動車政策の推進を図っていかなければ路

面電車の整備をすることは難しい。また、福祉的な観点として、自動車という交通手段は、運転できない18歳以下の子どもや高齢者、また車を購入できない貧困層にとってアクセス権という点で公平性に欠けている。そのため、ドイツでは自動車のみでしかアクセスできないような郊外にショッピングセンターを立地することが非常に難しく、立地に際しては公共交通の確保が立地要件とされている。つまり、土地利用規制が厳しく、自動車利用を中心とした郊外型のショッピングセンターは福祉的な面からその立地が難しいわけである。

交通分担率の点で国際比較すると統計方法も各国で異なっているため数値が定かではない部分も見られるが、日本は欧州と比較すると自動車利用率が高い。1960年代から1970年代であれば、欧州の都市のほうが自動車利用率は高かったが、欧州では自動車利用を減らし、自動車の交通分担率を減らす動きが行われる一方、日本は自動車利用をアップさせる動きをとっていたため、ある時点で逆転したといえる。

また、路面電車とは異なるが、世界の中の高速鉄道交通に関して、日本は圧倒的なシェアを誇り約4割に達していることも特徴の1つである。輸送人員で比較すると、新幹線はドイツのICEの15倍、フランスのTGVの7倍で、国土面積で日本とドイツがほぼ同じであることを考慮すると、新幹線の運転効率がいかに優れているかが読み取れる。そして、運行本数も新幹線はフランスのTGVの2倍であり、時間間隔も5分から10分間隔で走らせられる交通システムは非常に優れた技術であるといえる。

その他、人口密度とガソリン消費量から作成されたグラフより分析すると、人口密度が高いほど交通におけるエネルギー消費量が少ないことが読み取れる。アジアの都市は極めて人口密度が高い都市が多いが、消費される交通エネルギーは少ない。一方、カナダ、アメリカ、オーストラリアなどの国はその点では劣等生である。日本の都市の多くは人口密度が高く、その結果一人当たりの交通エネルギー量は少なく、東京や大阪、横浜などの都市はコンパクトシティであると思われる。欧州のコンパクトシティというと、ドイツなどは土地利用が厳しく、郊外にスプロールすることが困難であることからコンパクトシティ政策として参考となる部分もあると思うが、自然に歴史的に造られた都市構造として日本はかなりコンパクトシティであるということは留意すべき点であると思われる。



## (2) 経営的側面からみた日本と欧州の交通事業比較

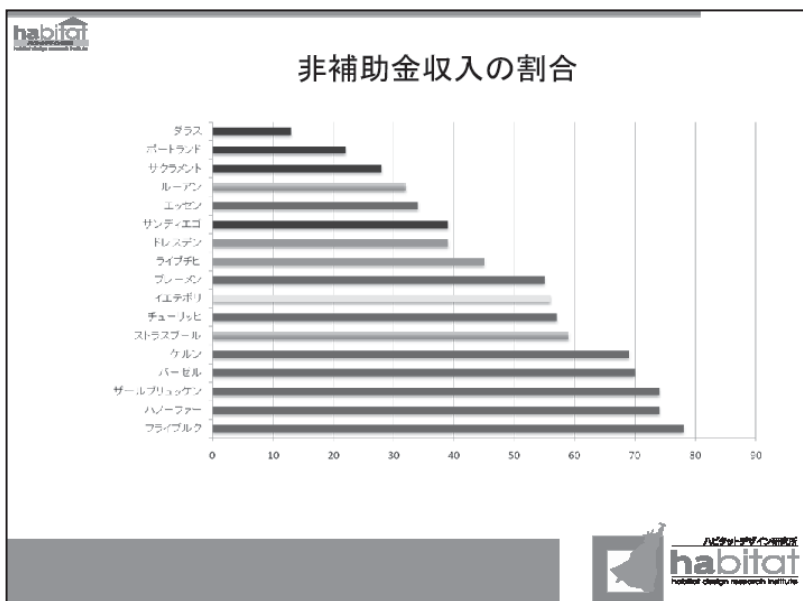
公共交通事業の経営に関して、日本は非常に厳しく事業採算性を問われることが当たり前である。以前、全国のモノレール事業者の経営状況を調査したところ、一部を除き事業採算性はそこまで悪い状況とはなっておらず、多摩都市モノレールなどは南北を繋ぐ路線が開通した際には約8割の採算が確保できていた。世界的にみても公共交通で8割の採算を確保できるということは非常に良い状況といえる。しかしながら、日本は8割の採算でさえ非難されることから非常に厳しいことが窺える。

一方、欧米の路面電車の経営状況を都市別に非補助金収入の割合で比較すると、ドイツは圧倒的にアメリカや他の欧州各国より割合が高く、全体の7割位を補助金に頼らず事業収入で賄っている。日本と類似し、山地が多いスイスのチューリッヒやバーゼルなどの都市でも収入割合はドイツと同様に高い。しかし、アメリカは割合が低く、ポートランドでは2割程度しか補助金以外の収入がない状況である。また、ドイツ国内で

も旧東ドイツのドレスデン、ライプチヒなどの都市は、旧東ドイツのケルン、フライブルクと比較すると劣っていることが分かる。

以上のことから、どの都市も100%に達しておらず、補助金に頼らない事業運営はできていないことがいえる。実態は、州と連邦政府が補助金を出し赤字分を補っているわけである。

逆に、日本の路面電車では非補助金割合が100%を超えている事業者が多く、長崎電気鉄道や広島電鉄、鹿児島市、札幌市などは何れも100%を超えている。このことから日本の路面電車は欧米と比べても事業採算性が高く、営業収支が優れているといえる。しかし、裏を返すと日本は交通事業者に負担を与えていると



ということでもあることは踏まえておくと思われる。

そもそも、欧州では交通は公共性があるものという認識で運営しており、その意味では自治体が関与しているということである。富山市のライトレールなども同様であるが、行政が介入せず民間事業者のみに任せるだけでは現実にはその運営は厳しいと考えられる。

また、非補助金収入の割合と人口、人口密度との相関関係について調査したところ、関係性はみられなかった。つまり、人口が少ないということが赤字経営に直接繋がるというわけではない。旧東ドイツでは、人口が10万人以下の規模の都市でも路面電車が走っている状況もある。日本では、その程度の人口規模では路面電車の運行はあり得ないとされるが、小規模な都市でも運行可能ということが感じ取れるだろう。人口や人口密度とは関係がない部分で事業採算性が確保できているのではないだろうか。公共交通は採算が取れず、公的資金を投入することが当然との事実を認識したうえで欧州の優れたシステムを参考にしなければ意味がないだろう。また、鉄道の価値は採算性だけで評価できるものではなく、特に福祉面、最近では環境面から鉄道、路面電車などは再評価されている。

### (3) ドイツの公共交通政策

まず始めに、ドイツの公共交通政策は一律でなく、人口規模にもよるが、路面電車整備により脱自動車政策を掲げている都市、自動車と路面電車以外の代替交通機関を充実させている都市、自動車やバス優先型の交通政策を行っている都市など、戦後にどの政策を選択したかによって大きく分類ができる。

人口規模が50万人以上で脱自動車政策を展開している都市としては、シュツットガルト、ブレーメン、デュッセルドルフなどが挙げられる。100万人以上の都市であれば、ミュンヘン、ハノーバーなど路面電車を維持している都市が多いが、ベルリンに関しては路面電車を廃止し、地下鉄のネットワークを整備している。50万人以上で自動車優先型政策を掲げる都市は見られない（旧西ベルリン）。

20万人以上50万人以下の人口規模で路面電車による脱自動車政策を行う都市としては、ドレスデン、フライブルク、カールスルーエなどが代表例として挙げられる。路面電車以外の代替交通を充実させた都市として、ドイツの自転車首都といえるミュンスターが挙げられ、夏季には人口の40%位が自転車を交通手段と

するほどである。そして、この規模で自動車優先型としている都市としては、アーヘン、リュウベックなどが代表例で、アーヘンは路面電車を導入せず、バスのみを公共交通手段とする都市である。また、ドイツでは通常、旧市街地からの自動車流入規制をする傾向が強いが、リュウベックでは自動車でも旧市街地まで乗り入れてきてしまう状況となっていることは珍しい。

人口 20 万人以下の規模で路面電車を導入している都市としては、ヴォルツブルクや旧東ドイツに位置するコットブスなどの都市が挙げられる。旧東ドイツの多くの都市では、都市の規模が縮小してきているため、縮小するにあたりコンパクトシティとして機能を維持する目的で旧市街地を残し、新しく開発された郊外の団地などから潰す、また、コットブスのように路面電車の沿線を残すといった特異な政策が見て取れる。20 万人以下の都市では自動車優先型も多く、ヴォルフスブルクなどが代表例である。ヴォルフスブルクは日本でいえば豊田市にあたるような都市であり、フォルクスワーゲンの企業城下町であることから公共交通としてはバスを中心とした構成となっている。このようなことからドイツは一律ではないことがいえる。

habilogi

一律ではないドイツの公共交通政策

人口規模	路面電車(LRT)による脱自動車の展開	路面電車以外の代替交通機関の充実	自動車優先型(バスで補完)
50万人以上	シュツットガルト ブレーメン デュッセルドルフ	ベルリン(ただし、東ベルリンを除く)	
20万人～50万人	ドレスデン フライブルク カールスルーエ ポーフム ボン	ミュンスター(自転車) ヴッパータル(モノレール)	アーヘン リュウベック
20万人以下	ヴォルツブルク カッセル コットブス シュヴェーリーン	エアランゲン(自転車) オーバーハウゼン(専用レーンでのバス)	ヴォルフスブルク(VWの企業城下町) ゲッティンゲンのバス

国土交通省

例外はあるが、一般的にドイツの都心部では脱自動車政策で歩行者空間を創出する流れを受け、自動車いじめ、自動車景観の排除を推進している。フライブルクなどはその典型であり、周辺部に自動車を停車しないと市街地に入れないかたちが構築されている。都市郊外部では、自動車以外の代替交通提供としてバス、路面電車が整備されている。そして、地方部では、鉄道、バスなどの自動車に替わる公共交通は提供されているものの基本的な移動手段は自動車交通となっている。しかし、路面電車が整備されている都市が、そうでない都市と比較すると自動車の交通分担率は低い傾向であった。同じ公共交通であるが、路面電車のほう

がバスと比べ、自動車利用を回避し、徒歩による移動を促すという点では貢献しているといえる。

また、ドイツでは、20 年程前から旧市街地における自動車排除に向けた面的整備が進められており、欧州の中ではドイツと北欧諸国が積極的に乗り出し、普及に努めている。

### 3 運輸連合について

#### (1) ドイツにおける運輸連合の進展

まず、ドイツの公共交通を考えるうえで運輸連合という組織は欠かせない存在であるわけだが、その進展は、ドイツ各都市で 20 世紀半ばに交通事業者がそれぞれ勝手な輸送を展開してきたことに始まる。そのため、交通サービスやインフラ整備に重複が生じ、非効率な利用が発生していた。加えて、異なる交通事業者間の乗継ぎに運賃が嵩むことで必ずしも利用者主体のサービスが提供されていなかったのである。しかし、1960 年代にモータリゼーションが進展したことで、道路渋滞が起こり、自動車だけでは賄いきれなくなってきたことを受け、行政は公共交通の利便性を向上させ、利用者を増やすことを意識するようになったわけである。そして、1965 年にハンブルクにおいて交通事業者間の協働組織として運輸連合が結成され、その後 70、80 年代にはドイツ国内各地でも結成されていった。

#### (2) ライン・ルール運輸連合について

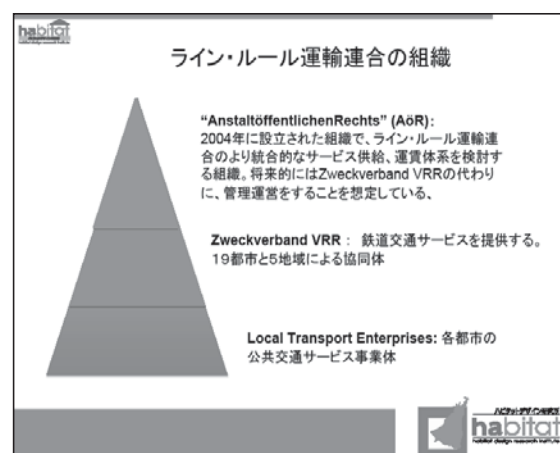
ライン・ルール運輸連合はルール地方と西側に位置するライン川地域を対象に 1980 年 1 月に設立された運輸連合である。面積は約 5,000 k m<sup>2</sup>、700 万人の人口規模で 62 の自治体を対象としており、運輸連合としては最大規模である。また、一日あたり 400 万人が管轄区域内の公共交通を利用し、その内 120 万人が日常的な利用者となっている。

運輸連合の構成として、路面電車等は自治体毎に異なる交通事業者が経営している。また、日本の JR に当るドイツ鉄道やバス会社なども存在している。組織として、低価格、近代的、利便性の高い公共交通の提供を行うほか、自家用車の代替交通としての役割を担い、路面電車やバス交通を提供する 25 の地域公共交通会社、ドイツ鉄道及び私鉄 3 社で構成されている。

ライン・ルール運輸連合の歩みとしては、1980年にデュッセルドルフに設置され、運用されたことに始まる。その後、路面電車の延長距離を延ばしたほか、1982年に家族チケットや14歳以下向けの格安チケットの販売の開始、1985年に2km以下の短距離チケットの紹介や午前9時以降の割引チケットなど料金体系が多角化されていくが、1988年にはゾーン制が導入され料金体系の簡素化が進むこととなった。1991年には、チケット2000と呼ばれる月額パスを導入したことで、利用者が15%も向上した。1992年は短距離チケットや大学生用のシーズンチケットの導入も始まった。また、1996年には、公共交通サービスの市場開放制度が導入された結果、運輸連合が公共鉄道の業務管理を請け負うこととなった。その後、運輸連合とドイツ鉄道の共同利用が一部可能となったことや大学生を除く学生、高齢者対象のチケット導入を経て、2004年には年間の運賃支払い乗客数1,000万人を超えるまでに発展したわけである。

交通サービスとしては、リージョナルエクスプレス (RegionalExpress)、Sバーン (S-Bahn)、シュタットバーン (Stadtbahn)、シティエクスプレスバス (CityExpressBus) など複数の公共交通が存在している。また、ゾーン制という料金体系を導入したことで、異なる事業者間の乗り換え時に発生する初乗り料金を支払う必要性がなくなった。このことを横浜で当てはめるとすれば、東海道線、京浜急行、横浜市営地下鉄、都市間バス、市バスなど複数の異なる事業者が1つの組織にまとまり、同じチケットが使えるというイメージといえる。

主なチケットとしてはゾーンにより5種類に分かれている。最も安価なカーツトレッケ (Kurtzstrecke) と呼ばれる3、4つのバスまたは路面電車の停留所まで使えるチケットから通常その自治体内のみで可能なチケット、その自治体と隣接する自治体で可能なチケット、2つの自治体とそれらに隣接する自治体で可能なチケット、運輸連合圏内の全ての自治体で可能なチケットまで様々である。ただし、各チケットで定められている適応範囲は曖昧な部分があることや次々と新規の割引制度が導入されているため非常に煩雑である。



また、組織はピラミッド構造となっており、頂点には、2004年に設立された Anstaltoeffentlichen Rechts と呼ばれる、今後、ライン・ルール運輸連合のより統合的なサービス供給や料金体系を検討していく組織が位置づけられており、その下に鉄道交通サービスを提供する 19 の都市と 5 地域による共同体組織としてのライン・ルール運輸連合が存在し、さらに各都市の公共交通サービス事業体はライン・ルール運輸連合の下で運営を管理されている。

### (3) ドイツ全土における運輸連合の状況

現在、ドイツ国内において運輸連合が組織されている地域の面積の割合は、国土の約3分の2を占め、人口あたりでは85%をカバーしている状況である。1990年代以降は、主に旧東ドイツの各州において指定した任務担当者が運輸連合を設立し、行政が強制的に運営を主導していく形でその数を増やしていったわけであるが、ドイツ国内の公共交通利用を促進させるうえで、運輸連合の存在は非常に多大な貢献をしてきたといえる。

## 4 ドイツの路面電車の変遷

ドイツにおける路面電車は、1956年にデュワグ社により開発されたデュワグカーが先駆けとされている。デュワグカーは、自動車に対抗するため、性能と輸送力を上げるため1950年代後半に開発された3両編成の大型連接トラムであり、戦後の西ドイツの路面電車存続、改良を支えた存在で、国内での普及に貢献してきた車両である。

また、路面電車の普及を促したその他の点としては、1971年に公布された地方自治体交通財政援助法と1992年に実施された地域化法の権限委譲の要因が大きい。地方自治体財政援助法とは、鉱油税（ガソリン税）を原資として連邦政府による自治体の公共交通機関の補助を明示した内容であり、このことは普及の追い風となったといえる。そして、1996年に施行された地域化法により公共近距離旅客交通の計画、運営、財政の責任は連邦政府から州政府へ全て移管され、州は連邦政府より従来からの補助額交付を受け一方、独自財源と併せることで公共交通整備や赤字運営の補助を州の判断でできるようになるなど分権化が進むことに繋がったことも普及に大きく寄与した要因であるだろう。

## 5 視察都市に関する取組み、現状

### (1) シュツットガルト市の取組み

シュツットガルト市はバーデン＝ヴュルテンベルク州の州都で人口約 59 万人であり、ベンツやポルシェに代表される世界的な企業の本社を有する豊かな工業都市である。中央駅にはベンツのエンブレムが置かれていることなどからも街を象徴している印象を受ける。また、ネッカー川のほとりに旧市街地が広がっている。市域は 207 k m<sup>2</sup>で、その内 25%がシュヴァルツバルト（黒い森）で占められ、北側を除き、市街地を取り囲むように三方向を山で覆われた盆地の地形となっている。また、このシュヴァルツバルトは土地利用計画で保全することを指定されているため環境が非常に良い街といえる。そして、この森の下にトンネルを通し、森を抜けた地域を郊外ベットタウンとして発展させている。

シュツットガルト市は冬季の寒さが厳しく、また、20 世紀に入り都市人口が急増し、暖房として薪の利用が増えたことで大気汚染物質が増加すると、地形的にも山で囲われていたことから汚染された空気が滞留してしまう都市問題が発生した。そのため、市は対策として市内を風が流れやすくなるように建物の方向を決める「風の道」と呼ばれる政策の整備を進めていった。この「風の道」はフライブルク市でも倣って整備が進み、日本においても研究がされ始めている。また、自動車に乗せない、排ガスを出さないようにする目的で公共交通サービスの充実を図った都市でもある。

シュツットガルト市にも運輸連合が存在しており、市と周辺 4 つの自治体で運輸連合を形成し、公共交通サービスを展開している。運輸連合が抱える地域の面積は、約 2,560 k m<sup>2</sup>で人口規模は約 240 万人となっている。ライン・ルール運輸連合より早い 1978 年に設立され、年間の利用者が 1978 年には 1.78 億人であったが、現在は 3.18 億人までに増加し、運輸連合の設立が利用者の増加に繋がったことがわかる。また、この運輸連合は、民間交通会社と自治体がそれぞれ 50%ずつの株式を保有し、40 の交通事業者で構成されている。組織として、運行費に係る部分を高めていく、きちんと座席を提供する、サービス水準をなるべく同一にする、乗り換えが円滑となるダイヤの設定を行う、統一運賃とすることや統合されたマーケティング戦略を図る、包括的な交通計画を策定していくという目的で取り組んでいる状況である。

## (2) フライブルク市の取組み

フライブルク市は、ドイツ南西部でスイス、フランスの国境沿いに位置しており、シュツットガルト市と同じくバーデン＝ヴュルテンベルク州に属している。面積は、153 k m<sup>2</sup>で人口規模は約 20 万人の都市である。近接するシュヴァルツバルトが酸性雨により枯れ始めたことがきっかけで環境政策の推進を積極的に図り、現在では環境都市として非常に有名で、ドイツ国内で脱原発を逸早く掲げた都市でもある。

また、フライブルク市は都市環境を悪化させている自動車交通から脱却し、公共交通への利用転換を図る政策を実施している。市内の公共交通の中では路面電車が自動車交通からの脱却に最も貢献しているが、自転車の利用促進も積極的に行っている。

交通政策としては、①路面電車を中心とした近距離公共交通の拡充、②自転車交通の促進、③交通静穏化政策、④自動車交通の誘導や抑制（モビリティマネジメント）、⑤駐車場政策の5つが挙げられ、これらは1970年以來実施している。しかしながら、市では昔からこのような政策をとっていたわけではなく、1960年代は自動車優先の交通政策であったが、1969年に第一次総合交通計画を策定し、都心部を中心に当時15 kmしかなかった路面電車による近距離公共交通の拡充を決定するなどこれまでの自動車優先の方針を変更してきたのである。そして、その後1970年に第一次自転車道ネットワーク計画の策定、1972年には路面電車の路線を維持、拡張する基本方針が市議会の決議、1973年には旧市街地への自動車の乗り入れを禁止し、トランジットモールの導入、1984年に環境保護定期券の導入、1991年に環境保護定期券の拡大版としてレギオカルテが導入されていった。つまり、1970年代前半での施策が以降のフライブルクの交通政策を決定づけることとなったわけである。

また、具其他的な交通政策内容についてであるが、フライブルク市では公共交通を優先し、自動車抑制を行う目的で都心部中心に近い場所ほど駐車場代が高くなるよう駐車料金のゾーンに分け設定している。ただし、市街地の傍は有料だが、自動車を郊外に駐車し、路面電車を使い都心部へアクセスするパークアンドライドの場合は無料としている。

フライブルクの環境定期券についてであるが、これはドイツで最初に導入され



たもので、公共交通機関の運賃を安くし、利用を促進させることが目的であった。現在では、地域環境定期券（レギオカルテ）と呼ばれ、使用可能範囲が拡大している。また、フライブルクのレギオカルテは他人に貸し出しが可能であるという特徴を持つが、これは採算性を度外視した公共交通の利用促進に向けた政策であった。当初、公共交通機関を利用することが環境にやさしいことを強調する目的で作成されたものの、現在ではその部分が省かれた形となっている。

それと、先程少し説明したが、フライブルク市郊外にはヴォーバンと呼ばれる、なるべく自動車利用をさせずカーフリー（car free 自動車不要）を目指し、デザイン面で工夫が施された先進的コミュニティが開発されている。近年、ドイツ全体でこのカーフリー住宅が流行っているが、その姿は日本の昔の集合団地を彷彿させるような光景である。イギリスへも波及しているなど現在のトレンドとなっている。また、このヴォーバンの特徴としては、住戸あたりの駐車場数が少ないことに加え、敷地の周辺部に駐車場が配置されていることや自動車を保有せずともレンタル代が安価で済むような経済的なインセンティブが図られていることが挙げられる。ちなみに、ナチス時代のドイツでは住宅を整備した場合、駐車場も整備しなければならない法律が存在したが、現在では州により住宅整備に伴う駐車場整備の割合を少なくできるという法律の変更が行われた。このヴォーバンはそうした改正後の法律を用いた新しい事例であり、駐車場代を払わない分家賃が安くなるという意味で経済的なインセンティブがあるといえる。逆に駐車場のスペースを購入に際しては、自動車を保有していることで経済的に罰せられるような高い価格設定がなされていることも特徴の1つである。加えて、2006年からはライトレールがヴォーバンへ乗り入れたため、自動車がなくとも生活の利便性は向上している他、自動車のカーシェアリングを行う住民も多い。

## 6 ドイツと日本の差異

東京からの情報が国全体に影響を与えるなど一極集中構造の日本に対し、ドイツでは地方分権が非常に進んでいる。ドイツでは、情報発信源として全国紙のようなものが存在していないため、逆に地域の特徴が出やすいといえる。また、フライブルクのレギオカルテが他の運輸連合では見られないなど、独自で考え、判断するような習慣は非常に強いところがある。

また、暮らしの価値観の違いとしては、日本が仕事中心であるのに対し、ドイツでは仕事中心の価値観を持つ人は1割程度であること、日本が食への関心が高いことに対し、ドイツでは住環境への関心が高いこと、ドイツでは長く大切にす  
るストック型のライフスタイルに対し、日本では新製品に買い換えるフロー型の  
ライフスタイルであること、日本は物質的な豊かさがあるが、ドイツでは時間的  
豊かさがあるなど様々な点で異なる。

サービス精神の点では、日本は非常に優れていると感じるが、ドイツは日本と  
違い非常に乏しい。ドイツ鉄道など公共交通分野でサービス精神の乏しさが感じ  
られる。

物価については、基本的に日本が高いが、上下水道とインターネット料金はド  
イツの方が高いといえるのではないだろうか。

全体的な公共交通の分担率を見ると、ドイツは日本より自動車割合が高く、逆  
に日本の方が公共交通や二輪車の割合が高い。また、運賃収支率も日本が高いこ  
とから日本のほうが優れているといえる。

都心部における自動車利用に対する考え方のアンケートを見ると、ドイツでは  
既存道路を自転車のために使用することや歩行者天国の地域を拡大するために使  
う、といった自動車利用に厳しい意見に賛成する人がかなり多い。路面電車がド  
イツ国内で普及している理由は、こうした脱自動車に対する国民の支持があるこ  
となどから推察される。

都市計画事情として、ドイツでは行政側が非常に力を持っており、建築計画を  
厳しく規制できている。行政がしっかりと業務を行い、都市の土地利用、空間利  
用に影響を及ぼしている。公共交通なども公共性があり、行政側が深く関わっ  
ていることが日本とドイツの大きな違いの1つであるだろう。

## 7 海外視察の心得、配慮すべきこと

まず、日本の優れている点（強み）を再認識し、素直に分析することが必要で  
ある。特に公共交通サービスの質の高さ、事業採算性の良さ、鉄道オタクのよう  
なサブカルチャー的文化の創出の点で優れていることを知っておくべきである。  
ドイツを視察したうえで日本を知ることには価値があるのではないか。それとは逆  
に、日本の優れていない点（弱み）を認識することも必要である。全体的に公共

性の意識の弱さが見られることや市場経済的な考え方が支配的になっている所が日本の行政側には見られる。ドイツは市場経済だけで動いておらず、そうしたドイツの政策面での強みを認識すると良い。また、問題が発生した時の対応が日本は弱いといえる。フランスなどは路面電車を導入するにあたり2、3年で実施してしまうが、日本の自治体ではなかなかそうはいかない状況である。ドイツでは何故路面電車が導入され、日本ではそうならないかといった視点で視察されると良いと思われる。

## 8 質疑応答

Q 日本と違い事業採算性が低い要因としては、コストが高いのか、それとも利用率が低いのか。

A 公務員の給料によって採算性の数値が大きく変わってくる。日本は統計データよりも実際の採算性が高い可能性はある。ドイツなども人件費は結構高いと思われる。人件費を除く運賃収入では日本の方がはるかに優れていると言える。

しかし、日本は電気代が高い点などもあり、いろいろな要素が絡んでいる。日本は非常に厳しい条件を事業者に課しているのではないか。ドイツのようにトラムを整備していくのであれば少し観点を変え、採算性だけでは見えない外部評価などを考える必要がある。

Q 脱自動車の政策は国策か。

A EUが施行している。しかし、ドイツでは一枚岩になっていない。自治体に力があるからヴォルフスブルクは自動車依存であるなど都市により異なる。

Q ドイツでは電子マネーは広がっているのか。

A 改札がないという点が広がらない大きな理由である。運賃体系の点で交通事業者間のバリアがなくなると日本でも運輸連合が形成される可能性はある。

Q 運輸連合とそれに属する実施主体との関係は。

A ライン・ルール運輸連合では自治体によって違う。デュッセルドルフなどは特異な事例であるが、自治体が負債を抱えておりトラムなどの社会資産をイギリスの投資会社へ売り払い、現在はイギリスの投資会社から借りている状況。

ドレスデンでも住宅公社が所持する資産を赤字解消のために投資会社へ売ってしまった。しかし、基本的には自治体が所有し運用している。運輸連合毎で異なり、ドイツ全体で1つの事例を見て説明するのは良くない。

Q 運輸連合が一律で統一運賃を決定することで各事業者の採算が落ち込み、反発するなどの動きはあるか。

A 運輸連合は、ハンブルクで初めて導入した時に利用者が非常に増えた。赤字になる

と補填されるため、赤字を解消する意識よりも運輸連合が形成され、利用者が増えることで他の地域も運輸連合を作ろうとする動きとなっている。

Q 赤字が今後膨らんでいくことで交通部門への財政的な負担は発生しないのか。

A 鉱油税の存在が大きいいためバランスが取りやすい状況ではある。自動車の利用者をいじめることでバランスがとれているのではないかと思われる。



講演風景