

S6-3-4

地方公共交通助成制度の運用における インセンティブ要素の導入 ～ドイツ・ブランデンブルク州の取り組みより～

土方まりこ (財団法人 運輸調査局)

Introduction of Incentive Factors into Utilizing Support Systems for Regional Public Transport

— An Attempt made by the German Federal State of Brandenburg —

Mariko Hijikata (Institute of Transportation Economics)

The German federal government has been applying support systems for regional public transport for several years. The federal state Brandenburg has introduced unique rules into utilization of these systems in order to increase their effect. This paper aims to analyze meanings and issues of the attempt in Brandenburg.

キーワード: 助成金活用、インセンティブ要素、交通サービス向上

Keywords: utilization of subsidies, incentive factors, improvement of transport services

1. はじめに

わが国でも広く認知されているとおり、ドイツ連邦政府は、各州における公共交通の整備と運営を支援する資金給付制度を構築しており、その財政規模と運用実績はすでに定評を得ている。従来、こうした地域交通に対する助成制度は、同国全土ではほぼ画一的に運用されてきたが、資金投下の効果拡大を企図して、独自の運用に着手する州が出現している。東部のブランデンブルク州は、財政権限を郡・市・町に委譲するとともに、これら自治体の公共交通関連の実績データを助成金配分の算定基準として用いることで、交通サービス改善に向けたインセンティブを持たせるための仕組みを導入した。本稿では、同州の取り組みの意義と課題を明らかにする。

2. 主たる地方公共交通助成制度の概要

ドイツ連邦政府は、下記の二種の法律に基づいて、各州政府に対し、公共交通の整備・運営向け資金を恒常的に支給している。

(1) 地域交通助成法 (GVFG) に基づく助成 (1971 年～)

軌道系交通やバス施設の新設・拡張、鉄道・バス車両の調達など、公共交通のインフラ整備投資を対象とする。2003 年における全州合計の支給額は、8 億 4,700 万ユーロであった。

(2) 地域化法 (RegG) に基づく助成 (1996 年～)

鉄道による近距離輸送事業の欠損補填を主眼とするが、各州に使途判断が委ねられているため、その他の公共交通の整備・運営にも拠出されている。同じく 2003 年の支給実績は、69 億 9,800 万ユーロであった。

3. ブランデンブルク州の取り組みの背景要因

前章で挙げたような連邦助成金を中心とする資金の運用につき、ブランデンブルク州が独自の取り組みを開始した背景には、以下のような要因があった。

(1) 域内人口分布の偏り

ブランデンブルク州の人口密度 (83 人/km²) は、全国平均 (231 人/km²) を大幅に下回っている。但し、全般的には過疎化が進行する一方で、州中央部に首都ベルリン (ブランデンブルク州とは別個の行政単位) を擁しており、同市に隣接するベッタウンエリアの人口密度は全国平均値を上回るなど、域内の人口分布には大きな偏りが生じている。

(2) 財政基盤の弱体化

周知のとおり、近年のドイツ経済は長期に渡る停滞に陥っており、その帰結として連邦財政も緊縮化を余儀なくされている。地域交通支援分野も例外ではなく、2004 年には GVFG や RegG に基づく助成金の支給総額が削減された。

4. ブランデンブルク州の取り組みの内容とその意義

前章のような要因を背景として、ブランデンブルク州は公共交通に対する助成金の運用制度を抜本的に見直し、2005 年 1 月より新たな制度の稼働を開始している。以下に、その実施内容と意義を示す。

(1) 郡・市・町への財政権限の委譲

連邦政府から支給される地方交通助成金は、通常、各州政府の判断に基づいて、そのうちの少なからぬ金額が交通事業者に直接配分されている。一方で、個別具体的な地域交通政策の立案・遂行を担っている郡・市・町は、基本的には助成金運用スキームの枠外に置かれ、限られた金額の財源が支給されるのみ

となっている。図1に示した通り、ブランデンブルク州においても事情は同様であった。ところが、こうした制度の下では、主に郡・市・町間の人口分布の偏りに起因する、交通サービスに対する住民ニーズの相違にきめ細かく対処することは実質的に不可能であった。しかし、連邦からの助成金支給額が縮小傾向をたどる近年においては、資金投下の効率性を向上させることの重要性が高まっている。そこでブランデンブルク州政府は、これまでは自らが運用してきた連邦助成財源を、郡・市・町に移管することとした。また、資金運用の融通性を高めるために、従来のように助成金の使途を指定することはせず、支出目的についてもこれら自治体の判断に委ねるようにした(図2参照)。

図1 公共交通助成金の支給スキーム：2005年「以前」

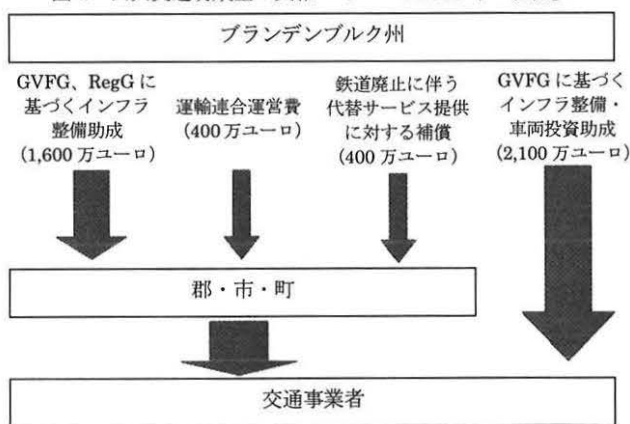
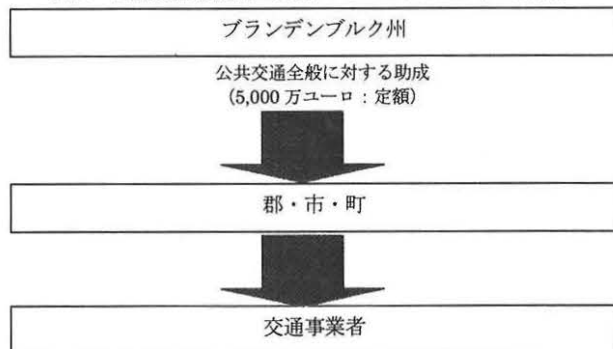


図2 公共交通助成金の支給スキーム：2005年「以降」



(2) 実績評価に基づく助成金の配分

ブランデンブルク州政府は、(1)のような郡・市・町の助成金運用権限の拡大を通じて、域内の交通サービス水準が底上げされることを期待しているが、この目標の達成を確実なものとするために、これら自治体への助成財源の配分方法についても工夫を凝らしている。具体的には、下表のような郡・市・町自身の公共交通関連の実績データを資金配分の算定基準として採用し、資金投下の効果最大化、ないしは主体的な公共交通政策の展開に向けて、各自治体のインセンティブを喚起するような仕掛けを採り入れている。助成金額の7割もがインセンティ

ブ要素をもとに配分されるという、ドイツ国内では他に例を見ないほど実績評価を重視した制度となっているが、自治体や事業者が申告する発生コストの大きさに比例して助成金の支給額も増大するという、従来の資金配分方式が招いた弊害(コスト削減へのモチベーションの欠如など)の払拭を強く志向するものであると理解できる。なお、2005年における郡・市・町それぞれへの資金配分額は、最大で7億3,600万ユーロ、最小で2億200万ユーロと4倍近い開きが生じた。

表 公共交通助成財源(総額5,000万ユーロ)の郡・市・町への配分金額算定基準

基準となる要素 ¹	財源の充当額(総額に占める比率)
郡・市・町のエリア面積	1,500万ユーロ(30%)
公共交通サービス運行キロ ²	1,000万ユーロ(20%)
公共交通政策への自己資金拠出額 ²	1,000万ユーロ(20%)
公共交通サービス輸送人員 ²	1,500万ユーロ(30%)

注1) 各要素の大きさに比例して、配分額も増大する。

2) インセンティブ要素に相当し、毎年実績が計測される。

5. ブランデンブルク州の取り組みの課題

前章の通り、ブランデンブルク州の取り組みには、実験的とも言える新規の施策が複数採り入れられており、それぞれに相応の意義が認められる。しかし、これらが有効に機能するためには、クリアされるべき課題も存在している。すなわち、今回の試みの結果、郡・市・町の財政権限は規模と内容の両面で大幅に拡大したが、それゆえに、これら自治体には自らの政策能力を高めることが要請されている。つまり、従来のように助成金の使途が指定されていないことから、効果的に資金を拠出するための判断を自身で下さなくてはならない。加えて、前年における公共交通関連の実績が毎年の助成金受給額を左右するため、施策の効果を綿密に予測しながら、交通政策の方針を策定するという発想が不可欠となる。しかし、郡・市・町レベルの自治体の全てが、十分なマンパワーを有しているわけではないため、政策能力の差がそれぞれの助成金受給額の差に直結する可能性が否定できない。

6. おわりに

今回のブランデンブルク州の取り組みにより、どれほどの成果が獲得されるのかという点を見極めるためには、さらなる時間の経過が必要である。また、インセンティブ要素を大胆に採り入れた助成制度の運用が、地方交通のサービス水準や実績に与える影響を検証するためのケーススタディーの対象となり得ることからも、動向を引き続き観察していきたい。

参考文献

- 1) Hickmann, G. et al.: Reform der ÖPNV-Finanzierung im Bundesland Brandenburg, *DER NAHVERKEHR*, Nr.5, pp.46-52, 2005
- 2) Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: VDV-Jahresbericht 2004/2005, 2005