

# ドイツ・フライブルク公共交通の財政問題

## 公的補助と経営努力

堀 弦

(法学専攻 シビック・ガバナンスコース)

### はじめに

#### 第1章 本論文の視点と先行研究

#### 第2章 公共交通の財政補助に関する理論

##### 第1節 地方公営企業

- (1) 地方公営企業の意義
- (2) 地方公営企業の財政制度

##### 第2節 日本の公営鉄軌道業における財政補助政策の是非

#### 第3章 公共交通の財政構造とその補助制度

##### 第1節 日本における路面電車事業の財政状況

##### 第2節 日本の路面電車事業の財政構造と補助制度

##### 第3節 ドイツの路面電車事業の財政構造と補助制度

- (1) ドイツにおける路面電車・LRTの補助制度の財源
- (2) 運営費補助
- (3) 日本の制度との違い

#### 第4章 VAGの財政面の具体的検証

##### 第1節 乗客数の推移

##### 第2節 運賃

##### 第3節 補助金

- (1) 建設費・整備費と補助金の推移
- (2) 運営費補助
- (3) VAGの赤字

##### 第4節 従業員・人件費

- (1) 従業員数
- (2) 人件費

##### 第5節 物件費

##### 第6節 収入・支出

#### 第5章 公共交通における採算性重視 市議会議事録の分析

##### 第1節 2005年4月22日

##### 第2節 2005年11月30日

### おわりに

## はじめに

わが国は、国土レベルの高速軌道系交通である新幹線、または大都市圏の都市軌道系交通である地下鉄や私鉄において、世界最高峰の機能と運営効率を誇る。しかし、中規模クラスの地方都市軌道系交通、特に路面電車は既存路線の衰退が顕著である。近年注目を増す LRT（Light Rail Transit：専用軌道を有し、低床式などの車両を持つ路面電車型の新交通システム）は、新規導入がほとんど進んでいない。また、大都市では交通渋滞、中心市街地の衰退、環境問題等の課題が山積している。都市問題の発生や、路面電車などの地方軌道系交通が衰退する要因の一つには、これらを支える公的補助制度の未成熟が考えられる。

しかし、公共部門における補助制度が未成熟だからといって、これらの課題解決を全て市場に任せるわけにはいかない。市場への高い依存は、交通サービスの最適供給が実現できない「市場の失敗」を招く恐れがある。逆に全てを公共部門に任せるわけにもいかない。市場の失敗の対極に「政府の失敗」がある。例えば、国からの自動的な補助金の受給により、公営交通会社が経営努力を怠る。その結果、交通サービスの質は向上せず、補助団体の財政が悪化した場合、公営交通の経営も同時に悪化するという事態が起こりうる。

今後、日本の公共交通政策は、このような市場原理と公共部門とのバランスを見直す必要があると思われる。路面電車や LRT などの都市軌道系交通に対する最適な公的補助政策を立案し、上記のような都市問題にも対応できる公共交通政策を導入することが望まれる。

一方、欧州は公営路面電車・LRT について先進的な政策を進めているとされている。欧州は同公共交通を単なる交通政策としてではなく、都市政策と位置づけている。そのため、同公共交通が機能的な意味だけでなく、都市のシンボルとしての役割も果たしている。都心部では自動車の乗り入

れが規制され、交通渋滞は発生しない。郊外では路面電車・LRT から直接バスにアクセスでき、シームレスな公共交通が実現されている。また、同公共交通を社会サービスとも位置づけているため、手厚い補助制度も確立されている。

しかし、近年その財政が問題視されている。公共部門による路面電車・LRT 交通供給の非効率性や、膨張する補助への予算制約が盛んに議論されているのだ。路面電車・LRT 交通に対しても市場原理を活用し、経営効率を高めることで政府の失敗を回避すべきだとの考え方が欧州にも広がっている。実際、私がドイツ・フライブルクに滞在中、LRT の運賃は値上げされたが、その過程で上記のような議論が頻繁になされていた。

そこで私は、今後、わが国が先進的とされる欧州の公営路面電車・LRT 政策を手本とする際、その財政面に対する十分な研究が必要であるとの認識に至った。本論文は、私の留学先であるドイツ・バーデンビュルテンベルク州フライブルクの公営路面電車・LRT 会社、VAG (Freiburger Verkehrs AG: フライブルク交通株式会社) の財政と現状を、財政データや市議会の議事録から具体的に分析した政策研究である。私は本論文を通し、先進的とされる欧州・ドイツでの公営路面電車・LRT 政策は、今日どのような考え方により決定されているのか、日本の通説は今日も有効であるのか、ということをも明らかにし、日本における公営路面電車・LRT 政策の展望を示したいと思っている。

## 第1章 本論文の視点と先行研究

近年、日本各地で路面電車が見直されている。また、LRT の導入を検討する動きもみられはじめている。

路面電車・LRT 中心の都市公共交通を日本に普及させるため、海外の先進事例を紹介したものが目立つ。特に、ドイツ・フライブルクやフランス・ストラスブールの交通政策を研究したものが多く、その取り組みは世

界的にも高い評価を受けている。

日本における先行研究では、今泉みね子氏、上岡直見氏、土居靖範氏、村上弘氏、服部重敬氏等が挙げられる。

1978年から2005年までの LRT 開業都市は世界で87都市を数え<sup>1)</sup>、現在も増加傾向にある。このように LRT が注目される背景として服部氏は「都市の生活には中心市街地の密度を高め、複数の機能をもたせることが必要であるが、都市交通を自動車に過度に依存するとその条件が満たせないことが分かってきたこと。地球規模の環境負荷の軽減による持続可能な街づくりの必要性が急務になったこと。誰もが移動しやすい環境づくりによる都市生活の質の向上が望まれるようになったこと。」<sup>2)</sup>を挙げ、公共交通主導による快適な街づくりを進めることが「世界の趨勢になっている」<sup>3)</sup>としている。

今泉氏は世界に先駆けて市内の公共交通すべてに乗り放題の「レギオカルテ (Regiokarte: 環境定期券)」<sup>4)</sup>を1991年9月に導入したドイツ・フライブルク公共交通の例を挙げ、「導入以前よりも定期券の購入者は大人用で45%、通学用で50%以上も上がった」<sup>5)</sup>ことで、フライブルクは「環境首都という名を持つ」<sup>6)</sup>とし、環境面で高い評価をしている。また、土居氏は LRT 導入と TDM (Transportation Demand Management: 交通需要マネジメント) 政策とを同時に行ったフランス・ストラスブールにおいて「中心部の歩行者通行量は LRT 導入前に比べ20%以上増えた」<sup>7)</sup>とし、フランスでも LRT が中心市街地活性化に役立つと指摘している。

以上より、LRT が中心市街地活性化や環境面等に対して効果的であることは、十分な研究がなされており、明らかになりつつある。しかし、日本では LRT の導入が進んでいない。

日本で軌道系都市公共交通の整備が遅れている要因として土居氏は、「1. 財政問題、2. 車線削減やトランジットモール化に対する車利用者の抵抗、3. 沿線住民、特に商店街の反対」<sup>8)</sup>を挙げている。特に1について、上岡氏は「日本では『大手民鉄』という、世界的に他に例のない企業形態が成

立してきたため、公共交通も独立採算制が原則という宗教的な思い込みが形成された<sup>9)</sup>と指摘している。

一方、欧州、特にドイツにおいて軌道系都市公共交通が発達している理由を服部氏は、「わが国では道路整備の特定財源となっているガソリン税を財源としている」、「近距離旅客輸送における運営責任が州政府に移管された」、「資本費補助だけでなく運営費補助を制度化している<sup>10)</sup>」点を挙げている。さらに、「公共交通は社会のインフラであり、収益性を追求する事業ではないとの基本的な認識のもとに運営を行っており、採算性を重視するのではない<sup>11)</sup>」とし、土居氏も「欧米では路線バス事業や軌道線、地方鉄道線は運行面でも黒字になることは考えられないといわれ、赤字で普通という風潮となっている<sup>12)</sup>」と述べている。また、土居氏は日本でLRTなどを整備するためには「LRT運営事業に独立採算制の縛りをなくす」、「上下分離方式、あるいは公設民営の採用<sup>13)</sup>」が重要であると指摘している。

上記のように、先行研究は日本でLRT導入が進まない原因として財政面を指摘する見解が多い。服部氏は欧州公共交通の財政面について「運賃収入は運行経費の20～50%程度の都市が多い<sup>14)</sup>」と指摘している。しかし、先行研究は欧州公共交通の財政面についてわずかに触れている程度で、具体的な財政実態にまで踏み込んだ研究はまだほとんどなされていないと言える。

また、欧州における公共交通経営の「赤字でかまわない」という認識は、現在変わりつつある。実際、ドイツ・フライブルク市は2005年、財政状況が悪化した市所有の公営交通会社VAGを、民間へ売却する検討をしていた。この事実は日本にはほとんど紹介されていない。さらに、運賃の値上げ、ドイツ連邦政府や州政府からの補助金削減など、その運営方針は採算性を重視する姿勢へと変化する傾向が見受けられる。

先行研究では、欧州公共交通の財政実態はほとんど明らかにされておらず、また近年の新しい動向にも対応できていない。具体的な財政状態や政

策決定過程を検証せず、欧州制度の導入を提唱するには疑問が残る。そこで私の論文は、欧州の公営路面電車・LRT 交通の財政実態はどのようなものか。経営は健全であると言えるのか。公的補助は当然だという政策が欧州のトレンドであり、日本もそれを倣うべきだという視点は見直すべきではないのか。これらの疑問点に立脚し、欧州公共交通の財政政策を検討した政策研究となっている。本論文は、まず公共交通に対する公的補助が正当化される理論を概観する。その後、日本とドイツの公営路面電車・LRT に対する補助制度を紹介し、その違いを明らかにする。そして、世界的に評価の高いドイツ・フライブルクの公共交通を担う VAG の財政実態を検証することで、これらの疑問点に答えようと試みている。

## 第 2 章 公共交通の財政補助に関する理論

### 第 1 節 地方公営企業<sup>15)</sup>

#### (1) 地方公営企業の意義

地方公営企業は、「地方公共団体が、直接地域住民の福祉の増進を目的として経営する企業」である<sup>16)</sup>。地方公営企業には、地方公営企業法が適用されるが、その範囲は同法 2 条より、地方公共団体の経営する企業について一律に適用されるのではなく、特定の企業のみ適用される。また、適用される方法も、法律上当然に適用される方法と、地方公共団体の自主的な決定によって適用される方法がある。さらに、適用範囲も、法の規定の全部である場合と財務規定等のみである場合、この二種類が存在する<sup>17)</sup>。

地方公営企業の役割としては、

「高度の公共性や地域独占性を有し、民間企業が経営することが適当でないもの。」

「資本費負担が大きく、かつ採算の確保に長い時間を要するため、民間企業が事業化しにくいもの。」

「当該地域に財・サービスを提供する適切な民間企業が存在しない

もの。」

「事業リスクや採算性に課題があっても、住民生活や地域振興の見地から行う必要性があるもの。」

「一般会計の施策と一体となって進めるもの。」

以上の5点が挙げられる<sup>18)</sup>。これらが適合する地方公営企業の行う企業活動と、地方公共団体が行う行政活動とは、財・サービスの効果が特定の個人(利用者)に帰属されるかという点で異なっており、そのために財源も違っている。

## (2) 地方公営企業の財政制度

地方公営企業の財源は税金からではなく、財・サービスを受けるものが、その量に応じて対価として支払う料金収入等からまかなうことが要求される。すなわち、受益者負担の原則であり、地方公営企業においては独立採算になじまない部分を除き、その経費は経営に伴う収入をもって充てなければならない(地方公営企業法17条の2)。このように、地方公営企業には「独立採算制の原則」が適用されている。また同法3条では、その経営の基本原則として、「公共性」と「経済性」の2原則が定められている。公共性の観点から、地方公営企業は地方公共団体によって運営されるものである以上、運営によって本来の目的である公共の福祉を増進させなければならない。さらに、民間企業と同様の収入増加などの企業努力や経費の適正化が、経済性の観点から要求される。一見、この二つの観点は相反するものであるように思える。しかし、経済性の観点は同種の事業を営む民間企業が存在する場合、その収入や経費等を比較することで、民間企業の経営効率が理解でき、参考とすることができるであろう<sup>19)</sup>。

このように、公共性と経済性は共存が可能である。地方公営企業が民間企業のような経済性を発揮して運営効率を高める。同時に、質の良いサービスを提供し、住民の福祉も向上させることは可能である。また、法律の理念もその二つの観点から経営を行うことを要求しているものと解される。

一方、地方公営企業の財政制度には「経費の負担区分」という考え方がある。地方公営企業は、独立採算制の原則は貫くものの、客観的に見て採算性が厳しいと判断される活動を行わなければならない場合がある。こうした活動は受益者負担の原則になじまないもので、独立採算制の枠から外し、地方公営企業の設置者たる地方公共団体が一般会計等において負担することとしている（地方公営企業法17条の2）。それは、

- i 「経費の性質上、当該地方公営企業の経営に伴う収入をもって当てるのが適当でない経費。」
- ii 「当該地方公営企業の性質上、能率的な経営を行ってもなおその経費に伴う収入のみをもって充てることが客観的に困難であると認められる経費。」
- iii 「病院事業の建設改良費に関する経過措置。」

以上の3事業が該当する<sup>20)</sup>。一般会計で負担する場合は、補助、出資、長期貸付けの3つの制度が設けられている。

## 第2節 日本の公営鉄軌道業における財政補助政策の是非

日本の鉄軌道業は独立採算制を原則とし、そのほとんどが民営であるが、上記・の前半部分、などに該当するため、地方公営企業が運営しているものもある。また、地方公営企業が運営している鉄軌道業は、経費負担区分の原則分類では、上記iiに該当する。公営鉄軌道業には、国と地方公共団体から補助金が交付されている。特に地下鉄事業に対して補助金が多く、建設・整備のみならず、運営に対しても補助されている。

鉄軌道業、特に地下鉄事業に対する補助の根拠として、奥野信宏氏は、  
第一：「地下鉄はその施設や輸送サービスにより、多大な外部経済効果を生み出す。（中略）運賃収入だけで経費の全てをまかなうには、地下鉄利用者に加重で不公平な負担を強いることになる。」

第二：「建設費が膨大であったり、建設期間が長かったりあるいは権利の調整が難しいなどの理由により、私企業では供給されない財・



サービスでも、その社会にもたらす便益が費用よりも十分に大きいならば、公的支出を行って供給することが正当化される。」

第三：「所得の再分配。身障者割引や学生割引などの一部の利用者に対し特別な低料金が適用される場合には、補助の根拠となる。」

第四：「公共交通網を高齢者などでも安心して利用できる都市基盤施設として整備するための支出は、公共支出として行われるべきである。」

以上の4点<sup>21)</sup>を根拠として挙げている。

これらの根拠から、公営鉄軌道業には補助金が拠出されている。この補助金については、補助率を上げ、対象事業・内容を広げるべきであるという見解と、必要以上にすべきではなく、市場原理を導入すべきであるという見解が存在する。

前者の補助拡大論としては、市川嘉一氏、上岡直見氏、土居靖範氏らが挙げられる。上岡氏は補助対象事業について、「路面電車に対する補助が、巨額の建設費が伴う地下鉄や、道路の一部と解釈されるモノレールなどの新交通と比較して、とても薄い」<sup>22)</sup>と指摘している。また、「路面電車はモータリゼーションの進展に伴い廃止されてきた経緯があるため、自動車との競争という枠組みでの議論にはなじまない」、「交通に競争原理や市場メカニズムを導入すること自体に問題があり、導入するとしても、どのような条件を設ければ適切なのか考察すべき」<sup>23)</sup>であると主張している。そして、

1. 「交通事業の効果を正しく評価すること。」
2. 「採算性の意義を正しく理解し、正しく用いること。」
3. 「公共交通への補助が赤字補填であることの発想から脱却すること。」
4. 「財政面での硬直した発想から脱却すること。」

という4点<sup>24)</sup>を挙げ、路面電車に対する公的補助を拡大すべきであるとしている。

また、土居氏も同様に路面電車・LRTに対する補助率を上げるべきだ

と主張している。土居氏は日本で路面電車・LRTを整備するための施策として、

路面電車・LRTを整備する資金を確保する。（上下分離方式、公設民営の採用など。）

独立採算制の縛りをなくす。

という、大きく分けて2点<sup>25)</sup>を挙げている。

市川氏は公営鉄軌道業における補助が充実している欧州の政策について、「欧米で（中略）見逃せないのは、その背景に公共交通の運営に関し、運賃収入で運営費をまかなおうとする独立採算制の原則から脱却しているという点である。」<sup>26)</sup>と指摘している。これらの理由から、日本の路面電車やLRTの発達には、建設費、運営費に対して補助を拡大し、独立採算制から脱却すべきであるとの主張を展開している。

一方、補助拡大に慎重な立場としては、奥野信宏氏、正司健一氏が挙げられる。奥野氏は、「補助制度は建設と運営が効率的に行われるように誘導するものであることが望ましい」<sup>27)</sup>としている。公的補助が公営企業の効率性を妨げる原因として、

「赤字経営の責任が問われない。」

「事業目的が曖昧である。」

「経営に官僚体質がある。そのため、たとえ余剰が出る場合でも余剰を増やして補助を減らすよりは、収支がバランスするように支出を増やすことに熱心になる。」

「経営をチェックする機能が弱い。」

以上の4点<sup>28)</sup>を指摘し、公的補助の拡大には慎重である。

また、正司氏は欧州について、「鉄道事業は（中略）「独占性」の保持が、それが有効に機能してきたかは別として、図られていたにもかかわらず、鉄道企業の採算構造が悪化するという事態が生じてしまった事実を軽視することはできない」<sup>29)</sup>とし、欧州においても採算構造の悪化を問題視している。補助制度については「補助制度が確立してくると、事業体はその採

算面の結果について責任を問われることが事実上ないかたちとなる。実際、その経営努力を放棄するマイナスのインセンティブを事業体に与えるという負の効用を招いたと問題視されている<sup>30)</sup>と指摘している。さらに、「鉄道事業に、いかに限定的なかたちで補助を導入するのか<sup>31)</sup>といった視点が興味深いと主張している。

補助拡大慎重論で導入すべきとされている「市場原理」については、  
経済的規制を完全になくす。(例 英国のロンドン圏域以外を運営するバス)<sup>32)</sup>。

上下分離方式。沿線の自治体が土地や施設などの資産(下)を持ち、それを第3セクターや民間会社が借り受け運行・運営(上)を行い、他社との直接競争を導入する。

経済的規制の緩和。(例 市場状況に応じた運賃設定を容認する運賃規制緩和、兼業規制緩和、不採算サービスからの退出規制の緩和など。)

内部補助の限定化。(例 人件費や燃料代などの直接運営に関する補助の廃止。累積債務に基づいて追加的に発生する利子に限定した一部補助など。)

他地域の公営企業参入許可による競争の奨励<sup>33)</sup>。

独立採算制もしくはそれに準ずる制度、またはより採算性を重視した運営の要求。

以上、様々に分類された「市場原理」のスタイルが存在する<sup>34)</sup>。

補助拡大推進論は、の上下分離方式の導入を提唱する説が有力である。しかし、補助拡大慎重論の正司氏は、英国での Railtrack 社<sup>35)</sup>の破綻やオランダの例<sup>36)</sup>を挙げ、上下分離方式の持続可能性に疑問を呈している。正司氏は、欧州における上下分離政策は「公共がインフラ部分=下についての責任を維持したままで、それを上:列車運行 営業活動にはできる限り企業採算性を導入した組織体に任せようとする発想をもった施策<sup>37)</sup>であると指摘。そして、

「上下別組織が、同じ視程で同じ方向を見てサービス設計・運営をするように枠組みを作ることは非常に難しい。」

「共同責任は結局のところ、誰が責任者であるかわからなくなるケースが少なくない。」

という、上下分離方式の問題点を2点<sup>38)</sup>挙げている。

以上のように、公営鉄軌道業に関しては日本も欧州も「公共性」と「経済性」を同時達成する仕組みが問われている。どこまで公共性を意識して補助をすべきであるのが、大きな論点であると思われる。日本は欧州の財政補助制度をそのまま参考にすべきであるのか。または、日本独自の独立採算制に準ずる制度を、路面電車・LRTにも適用するべきであるのか。その点を明らかにするために、次は公営交通企業に対する補助制度を検証する。

### 第3章 公営交通の財政構造とその補助制度

#### 第1節 日本における路面電車事業の財政状況

2008年現在、日本で運営されている路面電車のうち、公営路面電車は札幌市、函館市、東京都、熊本市、鹿児島市、そして2006年に第三セクターとして開業した富山ライトレール<sup>39)</sup>の6団体のみとなっている。このうち、富山ライトレールを除く5団体の財政データを調べた。2000年から2005年までの旅客輸送人員、旅客運輸収入、鉄軌道業営業収入、鉄軌道業運営費、人件費は以下の通りである<sup>40)</sup>。

表1から、鹿児島市を除く4都市で2000年から2005年の6年間に輸送人員が減少していることがわかる。札幌市と函館市では約50万人、東京都、熊本市では約100万人の落ち込みを記録している。

表3からは、乗客の減少に伴い運賃収入も減少している状況が読み取れる。乗客減少が顕著な東京都で約1億5千万円、札幌市、熊本市で約1億円の減収となっている。函館市は2001年に運賃収入がやや落ち込んだもの

表1 旅客輸送人員 (単位:千人)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
札幌市	8,395	8,373	7,804	7,441	7,383	7,825
函館市	7,196	7,011	6,982	6,879	6,697	6,630
東京都	20,894	20,687	20,984	20,744	20,270	19,882
熊本市	10,509	10,471	10,266	9,827	9,388	9,323
鹿児島市	10,149	10,062	9,959	10,188	10,572	10,632

表2 鉄軌道業営業収入 (単位:千円)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
札幌市	1,432,548	1,448,381	1,084,076	1,047,087	1,121,144	1,086,995
函館市	1,216,729	1,192,006	1,229,484	1,211,246	1,108,167	1,155,395
東京都	2,721,327	2,662,041	2,685,336	2,653,741	2,656,668	2,602,555
熊本市	1,391,415	1,398,301	1,340,596	1,313,382	1,291,816	1,271,211
鹿児島市	1,586,571	1,628,906	1,627,592	1,604,092	1,683,120	1,691,106

表3 旅客運輸収入(鉄軌道業営業収入の一項目) (単位:千円)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
札幌市	1,147,486	1,150,059	1,045,780	1,001,527	933,274	1,032,430
函館市	1,013,813	979,620	1,116,487	1,096,189	1,061,404	1,045,018
東京都	2,612,424	2,585,725	2,607,898	2,572,808	2,507,097	2,457,147
熊本市	1,269,306	1,269,520	1,212,865	1,209,339	1,178,236	1,156,884
鹿児島市	1,326,484	1,320,573	1,311,026	1,341,346	1,398,504	1,418,523

表4 鉄軌道業運営費(表5の人員費を含む) (単位:千円)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
札幌市	1,360,755	1,416,972	1,255,138	1,214,199	1,228,737	1,212,221
函館市	1,181,966	1,264,382	1,318,477	1,229,223	1,054,173	1,118,415
東京都	2,324,882	2,291,302	2,158,178	2,225,006	2,258,360	2,097,516
熊本市	1,454,239	1,522,063	1,545,998	1,564,050	1,615,287	1,583,690
鹿児島市	1,351,293	1,366,872	1,310,643	1,275,439	1,333,928	1,296,891

ドイツ・フライブルク公共交通の財政問題（堀）

表5 人件費（鉄軌道業運営費の1項目）（単位：千円）

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
札幌市	802,487	817,375	877,759	905,746	1,002,041	974,982
函館市	609,188	505,810	804,782	901,472	1,011,566	831,251
東京都	1,416,755	1,623,414	1,507,188	1,567,909	1,767,393	1,752,366
熊本市	1,162,443	1,132,282	1,179,142	1,134,532	1,125,459	1,080,831
鹿児島市	1,041,268	1,047,871	1,006,806	1,039,473	1,082,087	1,069,319

表6 鉄軌道業営業収入（表2） - 鉄軌道業運営費（表4）（単位：千円）

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
札幌市	71,793	31,409	- 171,062	- 167,112	- 107,593	- 125,226
函館市	34,763	- 72,376	- 88,993	- 17,977	53,994	36,980
東京都	396,445	370,739	527,158	428,735	398,308	505,039
熊本市	- 62,824	- 123,762	- 205,420	- 250,668	- 323,471	- 312,479
鹿児島市	235,278	262,034	316,949	328,653	349,192	394,215

の、翌年には回復。データは6年間でほぼ横ばいである。しかし、2003年からわずかではあるが再び減収傾向にある。

表2の鉄軌道業営業収入は札幌市の減収が目立つ。札幌市は約3億5千万円の減収であり、函館市、東京都、熊本市は約1億円の減収となっている。表2の鉄軌道業営業収入は表3の運賃収入を含んでいるため、表2と表3の結果から、6年間で札幌市は運賃収入以外で約2億5千万円の減収。函館市、東京都、熊本市の減収は運賃収入の減収とほぼ運動した結果であることが判明した。

収入である表2・表3に対して、支出である表4の運営費をみると、東京都を除く4都市のデータはほぼ横ばいである。6年間で札幌市は約1億5千万円、鹿児島市は約5千万円を削減している。熊本市は逆に約1億3千万円増加している。東京都は約2億3千万円と一番削減幅が大きい、この理由は車両走行キロの減少であると考えられる。2000年当時の東京都

営路面電車の車両走行キロは1788千キロ、2005年は1666千キロで、約12万キロ減少している。これは、利用者の減少に伴う車両走行キロの減少という見方が自然であると思われる。また、表4からは日本の公営路面電車全体として、収入減少の中で運営費を削減することは難しい状況であることが読み取れる。

表5からは、運営費の中で人件費が占める割合が非常に大きいことが分かる。比較的経営状態が良い鹿児島市は、2003年から80%台前半で推移しており、他都市は70%台ではあるものの増加傾向にある。人件費の総額は熊本市以外の都市で増加傾向にあり、表4でみられる運営費削減は、人件費以外の削減であることが明らかとなった。

表6からは対象6都市が自己収入で運営費をまかなえているかが読み取れる。表6中、マイナス記号がついていないものは、自己収入で運営費をまかなえている。マイナス記号がついている箇所では、運営費に対する自己収入割合が一番低いのは2004年熊本市の80.0%である。過去6年間、日本の公営路面電車は自己収入が80%以下になることはなかった。しかし、札幌市、熊本市が赤字経営であり、函館市は2004年以降、赤字体質から脱却したが経営は上向きではない。東京都は赤字ではなく、2005年に前年より業績が改善しているが、今後回復を維持できるかは不透明である。唯一、鹿児島市が毎年業績を伸ばしているが、全体的に日本の公営路面電車の経営は厳しい状態であるということが、これらの財政データから明らかとなった。

このように、日本の公営路面電車が衰退していく理由はどこにあるのか。以下では、日本の都市交通に対する財政構造、補助金制度の現状を検討し、財政構造自体に問題はないのかを探る。

## 第2節 日本の路面電車事業の財政構造と補助制度

これまで日本の路面電車は「整備される交通機関」ではなく「廃止」に向かうものであった。そのため路面電車に対する補助は、既存軌道の維持

表 7 路面電車への支援制度

(出典：波床<sup>42)</sup>p. 104)

事業制度名称	内 容	補助率	所 轄
街路交通調査費補助	LRT 等の導入検討や都市交通社会実験の検討など。市町村や都道府県に対し調査費の一部を補助。	国 1/3	国土交通省
路面電車走行空間改築事業	路面電車の新設、延伸に際し走行路面、路盤、停留所整備に対する補助。レール、架線柱等は対象外。	事業費 5 億円以上 国 1/2	国道交通省
都市再生交通拠点整備事業	架線柱、シェルター、停留所などの整備に対する補助。	国 1/3 地方自治体 1/3	国土交通省 地方自治体
公共交通移動円滑化整備事業費補助	ノンステップバス、LRT、共通乗車カードの導入。通常車両と低床式車両との差額が補助対象。	国 1/3 地方自治体 1/3	国土交通省 地方自治体
軌道敷の修繕等の取り扱い要項	併用軌道と車道との交差部分修繕への補助。軌道の移設や石畳のアスファルト化等を道路管理者が負担。		道路管理者
鉄軌道近代化設備整備費補助	近代化設備を導入すれば経営改善、保安度の向上又はサービスの改善効果が著しい鉄軌道事業者に対する補助。	国・地方自治体で 1/5 または 1/3	国土交通省 地方自治体
地域社会基盤整備事業	中心市街地活性化や地域住民の日常を支える交通手段の整備、快適かつ安全な輸送、地域特性に合った高効率熟利用の促進等。	事業費の 1/2 を低利融資	日本政策投資銀行
その他	基金の設立、整備や運行に関する補助、公設民営など。		地方自治体

表 8 LRT 総合整備事業

(出典：波床<sup>42)</sup>p. 105)

名 称	内 容	補助率	所 轄
路面電車走行空間改築事業	LRT の走行路面、路盤、停留所の整備について道路管理者に対する補助。	事業費 5 億円以上 国 1/2	国土交通省
都市再生交通拠点整備事業	表 7、3 段目を拡充。限度額の範囲内において用途を限定せずに補助。	国 1/3 地方自治体 1/3	国土交通省 地方自治体
LRT システム整備費補助 <sup>41)</sup>	LRT システムの構築に不可欠な低床式車両、停留所、制震軌道、変電所の増強、車庫、IC カードシステムの整備。鉄軌道事業者に対して。	国 1/4 地方自治体 1/4	国土交通省 地方自治体



という側面のみで、新規整備の補助は存在しなかった。しかし、近年では地下鉄よりも建設費が安価な点、中心市街地活性化や環境面での優れた点が注目され、路面電車が見直されている。また、補助制度も確立され始めている。

近年、日本は公営鉄軌道業、特に路面電車に対する補助を拡大している。表7に加え、2005年から表8のLRTに対する支援制度が新たに確立された。表8の制度により、実際に整備されたのが富山ライトレールである。補助制度の確立に伴い、国や地方自治体は公営路面電車に対する公的財政支援を増加させる傾向にある。波床氏は「補助制度により、軌道整備を公共が行い、軌道運送を民間が行うという上下分離、公設民営が可能になり、地方都市における今後のLRT整備に道が開かれた」<sup>42)</sup>としている。

日本はLRTに対する新たな補助制度を確立し、財政支援を拡大した。その結果、LRTを新規に整備する負担は軽減し始めている。これに対し、今回の比較対象国であるドイツの補助制度はどうなっているのか。

### 第3節 ドイツの路面電車事業の財政構造と補助制度

#### (1) ドイツにおける路面電車・LRT補助制度の財源

ドイツは路面電車・LRTなどの公共交通の建設、整備、運営に対する補助制度財源として、鉱油税( Mineralölsteuer)<sup>43)</sup>を当てている。鉱油税とは、日本におけるガソリン税に相当する税金で、自動車利用者が負担する。この鉱油税が公共交通整備の財源として使われるようになったのは、1960年代の都市交通に関する政策転換が図られてからである。

1964年、ドイツでは「自治体の交通状況を改善する方策」という報告書が出された。この報告書は、「第1：全市民の生活に必要な交通の可能性を提供するには、自動車を公共交通・歩行者・自転車より優先させてはならない。第2：マイカー利用を中心として交通問題を解決するには膨大な道路と駐車場が必要となり、空間面からも財源面からも供給できないと予測」し、「交通状況を改善するために各種の具体的提案を行っており、な

かでも公共交通機関の任務を重視する」<sup>44)</sup>ものであった。また、同報告書は公共交通機関の整備について、財源を自治体が負担するのは困難であるとして、鉱油税を原資に自治体財政への支援を提案した。ドイツでは60年代に都市の今日的様相を予測して、自動車交通から公共交通優先への転換を始めていた。

1967年5月12日、「地方自治体の交通事情を改善するための連邦政府の援助指針」が公布された。この指針は1964年の報告書を受けて、特定の電車施設整備（路面電車の地下化も対象）に限り、補助金が受けられるというものであった。財源は鉱油税が当てられることが決定し、1966年税制改革で増税分の60%は道路建設へ、40%は公共交通機関の整備に充てられた。なお、個々の事業の負担割合は州ごとに異なっていたが、連邦政府の補助率は50%であった。このように、ドイツでは公共交通に対する補助のために、まずはその財源確保が行われた点が日本とは異なる。

1971年、「自治体交通財政援助法」( Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz )が制定。連邦政府から各州に、道路や公共交通機関の整備費のため、鉱油税から補助金が支給されることが法定化された。以後、この法律がドイツの公共交通を支えることとなった。

自治体交通財政援助法は1992年以降、州の自主性を重視する政策に転換されている。先述の道路建設：公共交通 = 6：4の配分比率が廃止され、補助総額の80%は州で配分できるようになった。しかし、助成対象は使途が13項目（路面電車、地下鉄の整備）などに限定されている。また、現在ではLRTの新線建設も助成対象になっている。

自治体への補助額は、制度発足の67年には約6億マルクであったが、モータリゼーションの進行で増加し、70年には約10億マルク、87年には約28億マルクに達した。当時の道路：公共交通 = 45：55より、87年には公共交通に対する財源が約1463億円<sup>45)</sup>あった。

上記のように、ドイツの公共交通に対する建設・整備費補助は日本よりも充実している。例えば2006年度、日本のLRTシステム整備費補助金額

は5.5億円であった。一方、フライブルクの VAG に対する2005年度の LRT 建設・整備費補助は1000万2千€、約15億円<sup>46)</sup>である。一つの公共交通会社に対する補助金額が、日本全体の3倍近くある。近年、ドイツの補助金額は削減傾向にあるが、それでもかなり高い補助水準である。

ドイツの公共交通に対する建設・整備費補助はとても厚い。では、運営費に対する補助はどうなっているのか。

## (2) 運営費補助

中央政府の自治体交通財政援助法による補助は、公共交通の設備整備に限定されていた。そのため、ドイツ国内の路面電車・LRT に対する運営費補助は、90年代後半まで州、あるいは地方自治体が独自財源により補助を行ってきた。

しかし、1996年にドイツ鉄道(Deutsche Bahn AG)の近距離旅客輸送に関する運営責任が州政府に移管され、「地方分権化法」が制定された。この結果、都市交通の責任と財源が州に委譲されることになった。必要な交通サービスは州と運輸事業者の合意で行うこととなり、鉱油税を原資に一定額が公共交通の整備及び運営費補助の財源として交付されることになった。これにより、州が主体となった公共交通の運営費補助制度が始まった。

地方分権化法による運営費補助は州の一般財源化され、使途の制限はない。そのため、州は独自の財源と組み合わせた手厚い運営費補助が可能である。例えば2003年度、2つの補助制度の総額は、自治体交通財政援助法から17.1億€、約2308億円<sup>47)</sup>。地方分権化法から68.5億€、約9248億円で、合計85.6億€、約1兆1556億円。鉱油税総額の約2割に達している<sup>48)</sup>。

また、ドイツには「個人輸送法」と「社会保障法」に対する運営費補助制度がある。個人輸送法第45条a (§ 45a PbefG Personenbeförderungsgesetz)では、職業訓練生用の定期券料金を低く抑える義務が明記されている。社会保障法第148条 (§ 148 SGB Sozialgesetzbuch)では、障害

者に対する公共交通の無料提供が義務付けられている<sup>49)</sup>。この2つの法律に伴う赤字を補填するために、「負担調整金」という補助が交付されている。

さらに、ドイツでは運営費補助を元に多くの都市で交通事業者が運輸連合を形成している。交通サービスを調整し、利用者本位の様々な運賃制度が設定されている。この点について服部氏は「運賃は自動車との競争が可能な水準に設定されていることから、運行経費における運賃収入は多くても40～50%程度の都市が多い」としている<sup>50)</sup>。またこの運営費補助は、州政府から運輸連合を経由せず、運輸事業者に直接交付される。

欧州の路面電車・LRTの運営主体は、運営費補助が充実しているため公営が多い。ドイツでも会社の表記が「株式会社」であっても、自治体が100%株式を保有する日本の公社や第三セクターのような体制がほとんどである。運営費補助が薄い日本では、独立採算制の原則もあり、19の路面電車・LRT事業者のうち6事業者のみが公営である。

2001年度の運営費補助率はドイツ平均で50%弱にも達し、60%を越えている都市も少なくない<sup>51)</sup>。一方、2006年度、日本の公営路面電車に対する運営費補助率は約10.0%<sup>52)</sup>であり、日本の運営費補助率は著しく低いことが分かる。

### (3) 日本の制度との違い

以上のように、ドイツの路面電車・LRTに対する補助制度は、補助財源が確保されているため、日本よりも建設・整備費、運営費に対する補助が充実していることが判明した。

しかし、ここまで手厚い補助制度があるにもかかわらず、世界的に高く評価されていたフライブルクのVAGは、2005年に財政難のため民間への売却を検討される事態となった。

ドイツの路面電車・LRTに対する補助制度は日本と比較すると格段に恵まれている。日本は補助制度が薄く、さらに独立採算制の原則がある。

しかし、日本は経営努力によって健全な財政体質を保っている。一方のドイツは、世界的に有名なVAGが民間売却直前の状態である。ここから、経営努力という点では日本の方が優れていることが推測される。過大な補助金はドイツの公営交通会社を補助金に依存する体制に変え、健全な経営を行う努力を妨げているのではないか。その点、VAGの財政面を検討することで明らかにする。

## 第4章 VAGの財政面の具体的検証

### 第1節 乗客数の推移

VAGの利用者数は、1980年に約2730万人を記録。2006年には約7120万人に達し、27年間で約4390万人の増加を果たした。しかし、この乗客数は常に右肩上がりではない。1980年から1984年までは3000万人弱の横ばい状態が続いていた。

1984年「Umweltschutzkarte: 環境保護定期券」という定期券が導入された。その翌年、乗客数は約3380万人を記録。それ以後、毎年乗客数は増加していった。この定期券は、フライブルク都市圏全ての公共交通機関に利用可能なため、公共交通の使用範囲と選択肢が拡大し、乗客数は1992年に約5570万人に増加した。その後さらに増え続け、1995年には約6590万人を突破。1984年の約2900万人から1995年の約6590万人まで、11年間に約3690万人の増加を達成し、その間一度も減少することはなかった。

1996年に約6480万人と減少を記録してからは、2000年までは約6400万人台と乗客数が伸び悩んだ。しかし、2001年には再び増加し、約6490万人から約6810万人に到達。過去最高を記録した。2001年の増加原因は、同年がフライブルクの路面電車100周年であり、10月14日に記念式典が開催されるなど、100周年を祝う催しが多数開催されたためである。翌年に減少していることから、これは記念式典による一時的増加であると思われる。

2003年には約6960万人と、再び過去最高の乗客数を記録した。この原因

表9 VAGの乗客数の推移<sup>53)</sup> (単位：百万人)

	1980～84	1985	1991	1992	1995	1996～2000
乗客数	28.12	33.8	49.2	55.7	65.9	64.84
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
乗客数	68.1	66.8	69.6	68.6	69.4	71.2

は、2002年のゼメスターチケット<sup>54)</sup>導入による。この新たな定期券により、大学生の公共交通利用が大幅に増加した。しかし、2004年には約6860万人と、まともや前年比で減少を記録した。この原因は、2004年8月の運賃値上げにある。2004年3月20日、5番線「Haslach」という地域への新線が開通した。にもかかわらず、乗客数が減少していることから、この運賃値上げの影響は大きいと解される。しかし、2005年には約6940万人とわずかに増加。翌年の2006年には7120万人という、史上初の7000万人台突破を果たした。だが、2006年の増加は4月29日に3番線「Vauban」という地域への新線開通が影響しており、今後増え続けるかどうかは不透明である。27年間全体の乗客数推移を見ると、80年代後半から90年代前半までは乗客数の大幅な増加が見られたが、90年代後半からはほぼ横ばい、あるいは微増となっており、乗客数が頭打ちの状態であると言える。しかし、2006年現在、路面電車36.4km、バス272.8kmの営業範囲があり、域内約24万6千人の人口規模で、一日約19万5千人の利用者がある。この数字は、驚異的である。

## 第2節 運 賃

表10より、VAGの運賃はほぼ毎年値上げされていることがわかる。特にレギオカルテやゼメスターチケット等の定期券において顕著であり、ゼメスターチケットは2002年からの6年間で13ユーロも値上げされた。一回券の価格は約300円、一日乗車券は約1500円<sup>60)</sup>。これは京都市バスの運賃一回220円、京都観光一日乗車券<sup>61)</sup>1200円よりも割高である。

表10 2002年1月1日、ユーロ導入以降のVAGの運賃推移<sup>55)</sup> (単位: €)

	2002 <sup>56)</sup>	2003 <sup>57)</sup>	2004 <sup>58)</sup>	2005	2006	2007
一回券成人ゾーンA	1.75	1.80	1.90	2.00	2.00	2.00
ゾーンB	3.05	3.00	3.20	3.40	3.40	3.40
ゾーンC	4.35	4.40	4.60	4.80	4.80	4.80
2×4回券ゾーンA	不明	12.40	12.70	13.60	14.40	15.00
ゾーンB	不明	21.20	21.80	22.80	24.20	25.40
ゾーンC	不明	28.40	29.00	30.40	32.20	34.00
レギオカルテ 成人 月	不明	37.50	39.50	41.50	43.00	44.00
年間	不明	不明	32.92	34.58	35.83	36.67
職業訓練生	不明	28.50	30.00	31.50	32.50	33.00
子供	不明	14.00	15.00	15.50	16.25	16.50
若年齢層 <sup>59)</sup>	不明	33.50	35.00	不明	38.50	39.50
ゼメスターチケット	56.00	不明	61.00	61.00	63.00	68.00

また、乗車券の販売数は2004年8月に値上げされてから、ゼメスターチケットを含む生徒割引が適用される定期券の販売総数が5%減少した。代わりに、フライブルク市内に限っては一回券での利用の増加傾向が、レギオカルテ導入後、初めて見られた。これは、値上げされた定期券は市場で通用しなくなっていることを示している。この事実から、「運賃は自動車との競走が可能な水準に設定されている」<sup>62)</sup>という先行研究は実際には異なりつつあることが判明した。近年では、ゼメスターチケット、レギオカルテの販売総数は持ち直しているが、やはり職業訓練生などの学生用定期券の総数は減少している。

このことから、VAGの財政状態はかなり厳しくなっているといえる。近年は連邦政府や州政府からの補助金が減額され続けている。削減された補助金分を値上げでカバーせざるを得ないというのがVAGの現状である。しかし、2004年は値上げをしたにもかかわらず大幅な赤字を記録した。翌

年には赤字の更なる拡大が予想されていたため、運賃は2005年も値上げされた。このように、毎年運賃が値上げされているにもかかわらず、値上げ分だけでは赤字をまかないきれない状態となっている。これまでは一定の補助金が連邦や州から出ていたので、補助金額は一定のまま、乗客数や利用者の範囲拡大は続いていた。しかし、補助金が減ることによって、料金の値上げ 乗客数の減少 更なる赤字の拡大という、どこの公共交通にもありがちな悪循環に陥りつつあるといえる<sup>63)</sup>。

しかし、先述のように乗客数は減少していない。したがって、現時点では上記の悪循環にはなっておらず、踏みとどまっている状態ではないかと推測できる。

### 第3節 補助金

#### (1) 建設・整備費と補助金の推移

表11より、2000年から建設・整備費と補助金との差が拡大し続けていることがわかる。これは、その分だけ VAG の自己負担額が年々増加していることを意味している。

LRT の新線建設に対しては、連邦政府及び州政府より85%の補助が出る。建設費の残り15%は VAG の自己負担となる。フライブルク市からは、運営に対する赤字補填のみが行われている。建設費は、例えば2006年、LRT 新線「Vauban」の建設に対し、連邦政府から60%、州から25%、計85%の補助がなされている<sup>66)</sup>。

しかし、この85%という割合は、LRT 新線建設時に対してのみの割合である。新線建設以外の建設・整備費は、2002年までは同じ85%であったが、2003年以降は80%に削減。現在はさらに削減され、75%となっている<sup>67)</sup>。

#### (2) 運営費補助

運営費補助は2003年をピークに削減傾向にある（個人輸送法に対するも



表11 建設・整備費とそれに対する補助金の推移<sup>64)</sup> (単位:百万円)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 <sup>65)</sup>
建設費	15.1	17.0	19.7	21.3	16.6	16.3	不明
補助金	不明	14.6	15.0	16.1	11.1	10.2	不明
差額	不明	2.4	4.7	5.2	5.5	6.1	不明

表12 VAGの運賃収入に対する運営費補助<sup>68)</sup> (単位:万円)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
運営費補助	276.0	270.5	293.9	306.0	295.6	294.2	289.4
個人輸送法補助	811.1	891.4	903.8	900.6	832.0	793.8	745.9
社会保障法補助	207.3	226.9	208.5	234.8	207.5	196.8	200.8
合計	1,364.4	1,388.4	1,406.1	1,440.3	1,335.1	1,284.7	1,236.4

表13 VAGの赤字額<sup>69)</sup> (単位:万円)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
赤字額	900.03	900.02	1,100.08	1,200.04	1,100.05	1,000.07	800.01

のは2002年が最大。社会保障法に対するものは2006年には前年比で微増)

運営費補助は、建設・整備費補助の削減に連動して削減されている。特に負担調整金の削減割合が大きく、その不足分はVAG自身で負担し、さらなる不足分は市が補填している。

### (3) VAGの赤字

VAGの赤字額は2002年、2003年と前年比で増加したが、2004年から減少している。しかし、運賃は2002年から毎年値上げされており、2004年の値上げ幅も大きい。したがって、2004年からの赤字額減少は、運賃の値上げによる影響が大きいと思われる。

表 14 従業員数の推移<sup>70)</sup>

(単位：人)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
会社員等	131	148	141	149	150	149	不明
従業員	487	480	493	492	479	474	不明
アルバイト	33	33	39	48	45	45	不明
職業訓練生	18	17	16	16	18	18	16
パート、相談員等	21	20	24	21	24	17	不明
合計	690	698	713	726	716	703	705

#### 第4節 従業員数・人件費

##### (1) 従業員数

表14より、過去7年間、VAGの従業員数は約700人である。2000年から2003年までは毎年約10人ずつ増加したが、2004年、2005年は減少に転じた。しかし、2006年はわずかであるが再び増加している。

日本で2006年から運行が始まった「富山ライトレール株式会社」は、従業員数が30人である<sup>71)</sup>。市の人口は、フライブルク市約22万人。富山市約42万人。営業kmはVAGがバスも含めて309.2km。富山ライトレール株式会社は7.6kmである。VAGの従業員数は、市の人口や営業kmから考慮しても、日本の第三セクター交通会社と比較して、明確に過剰とも不足とも言えない。

しかし、VAGの従業員数は今後大きく減少することはない。2005年11月30日、フライブルク市議会はVAGの財政再建案を全会一致で承認した。財政再建案には、「事業者側の都合による約700人の職員解雇を行わない」と明記されている。自然退職分の減少を補充しないという程度の人員削減は行うが、この決定から、今後の従業員数に大きな変化はないと思われる。

表15 VAG 人件費の推移<sup>72)</sup> (単位:百万円)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
給料	21.6	22.4	24.6	25.3	25.2	25.1	24.1
社会保障	4.6	5.0	4.9	5.8	5.6	5.3	5.3
年金等	1.4	1.4	1.6	1.6	2.2	1.9	2.1
合計	27.3 <sup>73)</sup>	29.9 <sup>74)</sup>	31.1	32.7	33.0	32.3	31.5

## (2) 人件費

表15より、人件費の合計は2000年から2004年まで増加し、2005年から減少している。2004年は従業員数が前年に比べ10人減少しているものの、人件費は全体で0.3百万ユーロ増加した。また、社会保障費、年金積み立て費は高い水準を保っている。全支出における人件費の割合は、7年間の平均で約53.3%。この割合は日本よりも低い。

## 第5節 物件費

表16より、2000年からの7年間で、物件費による合計支出は約4百万円も増加している。

原料等に関しては、近年の燃料費高騰などの影響も考えられる。関連業務も同様に約2百万円増加しており、VAGの経営に与える影響としては大きい。

表17より、2000年からの7年間で、いずれの年も物件費と人件費は全収入の中からまかなえていることが分かる。2003年まではその差額が減少し、経営が苦しくなっていたが、翌年の2004年から差額が増加し、経営が上向きであると見える。

## 第6節 収入・支出

表19から、VAGは2000年以降、自己収入で全支出額の80%以上をまかなっていることがわかる。この数字は、ドイツ平均(60%)、同じ欧州の

ドイツ・フライブルク公共交通の財政問題（堀）

表 16 物件費の推移<sup>75)</sup> (単位：百万 C)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
原料等	4.09	4.46	5.48	4.87	4.81	5.04	5.84
関連業務	4.48	5.02	5.15	5.36	5.78	5.49	6.55
合計	8.57	9.47	10.63	10.23	10.59	10.53	12.39

表 17 人件費と物件費の合計と全収入額との比較<sup>76)</sup> (単位：百万 C)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
物+人	35.67	39.37	41.73	42.93	43.59	42.83	43.89
収入	45.71	46.58	46.01	46.40	48.12	47.54	51.84
差額	+10.04	+7.21	+4.28	+3.47	+4.53	+4.71	+7.95

表 18 VAG 売り上げ収入額の推移<sup>77)</sup> (単位：百万 C)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 <sup>78)</sup>
路面電車 <sup>79)</sup>	38,619	40,694	40,553	41,182	27,416	27,877	不明
バス					12,544	12,800	不明
ロープウェイ	709	717	648	756	717	907	不明
その他 <sup>80)</sup>					881	1,010	不明
合計	39,328	41,411	41,201	41,938	41,558	42,594	44,791

表 19 VAG の全支出額に対する全収入額の割合<sup>81)</sup> (単位：百万 C)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
支出	55,043	55,770	57,768	58,762	59,590	58,221	59,966
収入	45,705	46,582	46,012	46,401	48,124	47,537	51,836
割合	83.03%	83.53%	79.65%	78.97%	80.76%	81.65%	86.44%

フランス(55%), イタリア(25~30%), オランダ(28%), スウェーデン(44%)と比較しても、欧州公共交通の中ではかなり高いほうだと言える<sup>82)</sup>。

## 第5章 公営交通における採算性重視 市議会議事録の分析

フライブルクの公営交通会社 VAG を巡り、フライブルク市議会において近年とても重要な議決がなされた。本章では、2005年4月22日「運賃改定議決」、ならびに2005年11月30日「VAG 再建計画議決」の議事録を分析し、フライブルクにおける公営交通の現状、政策の考え方を検証する。

### 第1節 2005年4月22日(出典: Stadt Freiburg im Breisgau 2005)<sup>83)</sup>

フライブルク市議会は「2005年8月1日からの RVF (Regio-Verkehrsverbund Freiburg<sup>84)</sup>: フライブルク運輸連合)の運賃値上げ, ならびにそれを補う運賃提示を了承」した。

この運輸連合運賃は前回, 2004年8月1日に値上げされている。市議会は RVF の運賃が再度値上げされる理由として,

- 「2004年の補助金削減により, 昨年は収支バランスが達成されなかったため。」
- 「さらに今年は国や州からの補助金削減, ならびにコスト増大が補填されなければならない。また, これが学生や障害者交通へも補填すべきで, 州の運輸連合に対する補助低下の側面もある。」
- 「公共旅客輸送における特別なコストの増大, 特に需要に対応する燃料費の増大が平均的なインフレ率を超えたため。」

以上の理由であるとみなしている。

市議会は「上記の補助金削減と公共旅客輸送に対する特別なコスト増大のため, 国内の運輸連合と公営交通企業は, この状況に運賃を合わせなければならない」とし, 「全ての RVF 近隣連合は同様に8月1日から料金

を上げる議決」を採決している。

RVF は「経済的な理由から運賃値上げはやむをえない」とした。また「この値上げは、連合体全体の魅力的な供給を維持するという RVF の発言を堅持するものだ」としている。

2005年3月15日、非公開で行われた会議では2005年の財政報告が行われ、運賃適合が提案された。この会議でも、RVF の代理人は「レギオカルテの値上げは避けられない」と主張している。

2005年4月7日、VAG 監査委員会の会議では、補助金削減の詳細な影響の情報が報告され、昨年の販売強化対策を提示し、2005年の様々な運賃モデルが提示された。

この際、VAG の責任者は「国と州からの補助金削減分を完全に補う形の運賃改正」を主張した。それに対し、監査委員会は「レギオカルテの価格と運営提案」について合意した。しかし、それは以下の場合に限る。

- ・「連合運賃価格は、年毎の市場協調性のある高さに適したものであること。」
- ・「全ての潜在的な顧客の維持・拡大に集中したマーケティング対策が十分に利用されること。」
- ・「今日的な高さの額の運賃システムの地域資金融資が確保される限りにおいて。」

市議会では、「以上の条件内により、VAG はマーケティング強化の観点からモデル2を採用（レギオカルテ 41.5C）。監査委員会は、これ以上地域に影響を与える構造条件を悪くすることを許さない」との決定が下された。

その後、「この決定を受けて、2005年4月14日、VAG はモデル2を採用決定し、2005年4月22日の市議会で運賃改定が決議」されている。

この議事録から、フライブルク市が VAG に対し、市場動向に適した経営を求めていることがわかる。2005年4月7日の運賃改定市議会では、

VAGの責任者が補助金削減分を全額補填できる運賃設定を要求した。それに対し市議会のVAG監査委員会は、この運賃設定を容認した。しかし、VAGに集中したマーケティング対策を要求しており、企業努力を課していることが明らかとなった。

市議会が公共交通に対して競争力と企業努力という2点を要求していることは、2005年11月30日「VAG再建計画議決」の議事録からも読み取れる。

## 第2節 2005年11月30日(出典:Stadt Freiburg im Breisgau 2005)<sup>85)</sup>

2005年11月30日、フライブルク市議会は財政悪化が問題視されるVAGに対して、以下の2点を議決している。

「市議会は、VAGからの2004-2013年VAG目標が挙げられた再建計画の転換を期待し、Spartentarifvertrag BzTV-N BW(賃金抑制契約)、付属文書2に適した三者合意目標の内容、ならびに付属文書3に適した、VAGを地方公営企業とすることを維持し、職員の身分も保証することに対する支持表明の基準に準拠することを宣言し、このVAG再建計画印刷物G-05/253を了承する。」

「市の行政機関は、付属文書2に適した三者合意目標の維持と、VAGの責任者と経営協議会との間で市場競争力を締結すること、ならびに付属文書3に適したVAGに対する支持を表明することを委任される。」

これは、フライブルク市議会がVAGの財政悪化を懸念し、再建計画の導入を議決したものである。この議事録から、欧州公営交通を巡る近年の動向として以下のことが判明した。

- 「EUがÖPNV(Öffentlicher Personennahverkehr: 公営旅客近距離交通)マーケットを競争に対して開くという努力をしている。」
- 「欧州と国内の法律、ならびに体制構造の変化は、今日すでに更なる透明性、コストの効率性、競争をもたらしている。この過程は不可逆

であり、さらに進行する。おそらく将来も、これまでのように ÖPNV の運営に関する生産の二領域（私営と公営）が依然存在するだろう。」

- 「公共独自の部門と競争のある私営委任部門は近い将来、直接、クオリティと価格でお互い競合するであろうことは、今日すでにはっきりしている。」

上記のように、フライブルク市議会は欧州全体の公営交通が近年、法的、構造的な競争力獲得を要求されている点を複数指摘している。このような近年の動向を踏まえ、市議会は「ÖPNV の透明性のない契約上の運営関係の実行は、ますます疑問を投げかけられる。（中略）公共側は、ÖPNV の資金調達を自治体自身による経営の中で行うか、あるいは民間企業間の競争を通じて行うかを決定することができる。」とし、VAG の民間売却を示唆した。また議会議員も「自治体自身による経営は、ÖPNV の質と価格が市場に適合するようにもたらされたときだけ、透明な運営関係とコスト構造を中期的、政治的に正当化される。」と述べ、VAG の運営面が市場原理に適合することを求めている。

これに対し VAG は「魅力的な ÖPNV のさらなる保証を具体化するには、国と州の補助金がなくなった背景では、ますます厳しい。一般的に、ÖPNV に対する助成金はさらに減額されるということは前提となっている。」と主張。財政悪化は補助金削減が原因であり、補助金がなければ今後も魅力的な公共交通の提供は難しいとしている。

フライブルク市（行政側）は「フライブルク市は他の自治体と同様、国と州からの補助金削減を埋め合わせることができない。それと逆に、市の予算状況から公共交通の赤字を減らすことを要求している。また、フライブルク市にとっては ÖPNV が経済性を達成したときのみ、将来にわたるこの魅力的な公共交通の供給を維持することができる。」とし、市は国や州からの補助金削減分を補填することはできないと主張。VAG が経営努力によって財政状況を改善することを明確に要求している。



市議会管轄のVAG監査委員会は、外部の監査機関を招きVAGの財政状況を鑑定させた。鑑定結果は、「VAGは とても質が良くて コスト水準は他の公営交通企業に匹敵する。しかし、『期待される競争力レベル』からは未だ程遠い。」というものであった。この結果から、VAG監査委員会はVAGに対し一層の経営努力を求め、財政改善のため市場に対して競争力を持った経営体制を取るべきだと主張している。

市議会はVAGの民間売却の是非について、「一つの企業内に存在するインフラ、計画、運営やマーケティングの統合を通して、シナジー効果を使いコストを削減させられる。VAGの市営企業への組み入れは税制面での大きな利点がある。他のモデルではこの利点は全くない、または同規模の交通供給はなく、市に対して他のマイナス面をもたらすことになるであろう。100%市の持ち物である会社は保証され、交通体制にも最も良い影響をとることができる。」とし、民間売却や上下分離を否定。公営である利点を強調し、VAGを2013年まで公営とすることを満場一致で採決している。また、人員整理については「解雇通告は2013年12月31日まで行わない」とした。

しかし、市議会は2013年までVAGの体制と従業員の地位を保証する代わりに、VAGに対して「再建計画」の受け入れを要求している。再建計画の内容は、財政面が「一年の(補助金)削減量が合計で最大540万からなる3つの対策パッケージを2013年まで予定」。運営面は「全ての地域、分野で、生産性の向上(例えば作業場や行政での仕事の濃密化を通して)、物件費の削減(外注していた仕事を内部に)、人件費を削減(賃金抑制契約、派遣社員契約の導入)などのメニューを含んでいる。」というものである。また、人件費に関しては「賃金抑制契約の導入によって、VAGに短期間で前年と比べ50万の生産性向上をもたらす。さらなる削減可能性として中期、新規採用を減らして、人件費削減を実現する。」と具体案を示している。

VAGはこの再建計画を了承。2005年11月25日の市議会で採択されてい

る。行政は、「市議会に2013年まで VAG を公営としての所有を維持する約束を提案し、VAG が再建計画を実現すること、責任者ならびに市を伴った経営協議会の三者目標協定の維持や VAG の競争力をつけることを採決」し、VAG の運営に対して、経済性と社会性の同時達成を要求した。

二つの議事録より、近年の欧州公共交通は先行研究の「赤字でかまわない」という認識から、「採算性重視」へ方向転換されていると解される。また補助金も削減される傾向にあり、削減分は経営努力で補うよう明確に要求されている。一方、人員削減は行わず、公営体制を維持するという特徴がみうけられた。

## おわりに

本研究から、わが国とドイツの公営路面電車政策には、いくつかの相違点が確認できた。とりわけ、財政構造と補助制度には大きな相違点がある。本論文第3章より、日本の公営路面電車は、補助制度が確立されつつあるものの十分ではなく、補助率も低い。一方、ドイツは補助財源が確保されており、建設費、運営費ともに補助が充実している。しかし、日本の公営路面電車企業とドイツ・フライブルクの VAG、双方の財政面を具体的に検証した結果、全支出に対する自己収入割合は共に80%を超えており、そこに違いは見受けられなかった。ドイツの公営路面電車経営は、日本と比べ格段に恵まれた条件にある。にもかかわらず、全支出に対する自己収入割合が同じであるということは、経営努力という点において、日本の公営路面電車企業の方が優れていると思われる。本研究により、これまで世界的に高い評価を受けてきた VAG は、実際には国や州からの補助金ありきの運営体制であったことが判明した。逆に、日本の公営路面電車企業は、少ない補助でも優れた経営努力により高い運営効率を誇っている。しかし、日本は全支出に対する人件費の割合が非常に高い。表4、5より、日本の

人件費割合は約70%から80%台。VAG は表15より、約53.3%である。VAG の場合、雇用を守りつつも新たな賃金制度を導入し、派遣社員を増やすなどして人件費抑制に努めている。この点は日本が学ぶべきであると思われる。

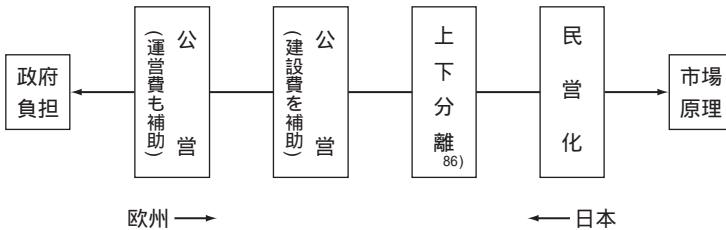
議事録の研究からは、欧州公営交通を支える補助金について新たな動向がみえた。欧州各国政府、ならびに各都市の行政機関は、公営交通に対する補助金増加を抑制し、市場原理の導入を進めていることが明らかとなった。導入され始めている市場原理は、第2章第2節で指摘した市場原理の分類、（1）、（2）に該当する。VAG 再建計画議事録からは、フライブルク市が VAG を公営として保有し続けること、市場原理分類 （1） の民間売却や （2） の上下分離方式の導入はみられないこと、市議会が赤字削減の具体的な目標額と期間を決定し、VAG に対して、企業努力により目標を達成するようにはっきりと要求していることが判明した。

一方、フライブルク市議会は VAG の財政再建手段として、収入増を図るべきか、または支出減を目指すべきかをはっきりと指示していない。日本では、公営企業再建計画が議論される際、支出、特に人件費を削減すべきであるという議論になる場合が多い。しかし、VAG の場合は職員削減を行わないことが再建計画案に明記された。

ここで再び VAG の財政データを検証した。VAG 再建計画決議がなされた翌年の財政データから、表9の乗客数、表17の全収入から物件費・人件費を引いた差額、表19の運営費に対する自己収入割合がすべて前年比で上昇している。また、表13からは赤字の削減も確認された。特に表19からは、支出は増加しているが、収入が大幅に増えているため、全支出に対する自己収入割合が81.65%から86.44%に上昇。過去最高を記録していることがわかる。VAG の収入が増えた主な理由は、表10の運賃値上げにあると考えられる。VAG の場合、表9より、運賃の値上げ以降も乗客数は減少せず、約2百万人の増加となった。これは、2006年に路面電車の新線が整備されたこと。また、中心市街地への自動車乗り入れ規制により、人々

が路面電車を選択せざるを得ないことが理由として考えられる。しかし、新線が開通した地域は、以前にはバス路線が充実しており、前年の乗客数にはそのバス乗客数も含まれている。この点を考慮すると、乗客数の推移から公営路面電車交通は市民に受け入れられていると推測できる。したがって、VAG は再建計画決議後、収入増による再建手段を選択したものである。収入の増加は、運賃値上げの効果が大きいものの、財政データの上昇割合から、VAG 自身の経営努力にも一定の効果があったものと解される。

VAG の財政データや議事録を分析した今回の研究結果から、日本の先行研究における「欧州公営交通は赤字で当たり前であるとの認識がある」という通説は修正すべきではないかとの結論にたどりついた。本研究により、欧州における公営交通の経営は、競争の導入・促進により補助金支出を削減し、国の財政負担を軽減すること。日本のような独立採算制に準ずる制度とまでは言わないものの、より採算性を重視し、公営交通に企業努力を課す方向に変化していることが判明した。日本と欧州の公営路面電車に対する財政政策の方向性を図示すると、以下のようになる。



現在の欧州公営路面電車・LRT の運営は、政府負担を減らし利潤を追求する今の日本型に近づきつつある。日本は逆に、建設費、運営費を共に政府が保障し、公営路面電車を市場原理から分離したかつての欧州型を理想とし、このモデルを提唱する説が有力である。また、本論文第3章第2

節より、日本では実際に公営路面電車に対する補助制度が確立し、公的財政支援を増やす傾向が見受けられる。しかし、欧州公営路面電車・LRT事業の現状はかつての欧州型からすでに脱却しており、日本が以前の欧州モデルを理想とするのは疑問が残ると言わざるを得ない。

この動向を踏まえ、日本の公営路面電車・LRTは今後どのような道をとるべきなのか。日本の公共交通における経営努力は非常に優れている。しかし、現在の日本の補助制度では、特に建設費に対する補助が薄いため、路面電車等の新規建設が難しい。故に、建設費補助については充実したドイツ型の採用が望まれる。しかし、運営費補助は経営努力を担保するために、現在の独立採算制に準ずる制度をやはり維持する必要があるように思われる。

したがって、公営路面電車企業への公的補助は、建設費に対してはドイツ型、運営費補助に関しては、企業の経営努力に影響を与えすぎない日本型を維持する。そして人件費抑制政策はドイツ型を導入し、体制を分離せず一体化することが、今後、日本の公営路面電車政策の最適バランスであると思われる。

- 1) 服部重敬『路面電車新時代 LRTへの軌跡』35頁(山海堂 2006年)。
- 2) 同書37頁。
- 3) 同書37頁。
- 4) Regionは通常「地域、地帯」と訳されるため、Regiokarteは「地域定期券」が正しい訳である。しかし、ここでは日本に紹介されている訳に従った。
- 5) 今泉みね子『フライブルク環境レポート』127頁(中央法規出版 2001年)。
- 6) 同書124頁。
- 7) 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』105頁(文理閣 2007年)。
- 8) 同書146頁。
- 9) 上岡直見『持続可能な交通へ～シナリオ・政策・運動』105頁(緑風出版 2003年)。
- 10) 服部・前掲注1 58頁-60頁。
- 11) 同書60頁。
- 12) 土居・前掲注7 150頁。
- 13) 同書148頁。
- 14) 服部・前掲注1 60頁。

ドイツ・フライブルク公共交通の財政問題（堀）

- 15) 本節は、満田誉、松崎茂、室田哲男『地方公営企業』（株式会社ぎょうせい 2002年）を参照した。
- 16) 同書参照。
- 17) 同書参照。
- 18) 同書参照。
- 19) 同書参照。
- 20) 同書参照。
- 21) 奥野信宏『公共経済学 第2版』207頁以下（岩波書店 2001年）参照。
- 22) 上岡・前掲注9 166頁。
- 23) 同書101頁。
- 24) 同書106頁。
- 25) 土居靖範「公共交通機関の整備と都市再生効果の相関に関する実証研究」『2003（平成15）年度～2005（平成17）年度 文部科学省研究助成補助金基盤研究c（2）（課題番号15530290）』（立命館文庫 2006年）。
- 26) 上岡・前掲注9 105頁。
- 27) 奥野・前掲注21 209頁。
- 28) 同書212頁参照。
- 29) 正司健一「サービスの質（内容）の維持と規制改革：鉄道における“上下分離”方策についての一考察」関西鉄道協会都市交通研究所『規制改革の展開と都市交通事業の経営』39頁-51頁（株式会社文成堂 2005年）。
- 30) 同書39頁-51頁。
- 31) 同書39頁-51頁。
- 32) 英国の例では、民間企業が供給しなくなったバスサービスについて、各地域の判断によりその必要性があると確認されたサービスについては、地方政府の責任の下、運行事業者を入札制度の利用により決定し、維持されている。市場判断を活用した分野分割策であるといえる。
- 33) 他のEU加盟国と自国の公営交通との競争を図るという理論から発達した、EU独自のもの。
- 34) から は、正司・前掲注29 39頁-51頁参照。
- 35) 1993年に100社以上に分割民営化された英国国鉄において、駅・鉄道施設を所有する全国一元会社。列車事故などが原因で2001年に破産宣告を受けた。「Railtrack 社」  
<http://www.doblog.com/weblog/myblog/51391?TYPE=1&genreid=141441>（訪問日2008/12/6）参照。
- 36) 列車運行会社間にスジ（列車ダイヤ）を配分する組織を、上下分離の際に別組織として位置づける、上中下分離方式。しかしその後、この中間組織はインフラ担当組織に統合された。
- 37) 正司・前掲注29 44頁。
- 38) 同書 39頁-51頁。
- 39) 公共主体（地方自治体）が鉄道施設の建設のみならず、維持・修繕・改良も行う。第三

- セクターである「富山ライトレール(株)」は LRT の運行のみを担当。
- 40) 国土交通省鉄道局『鉄道統計年報』(株)サンワ 2002年3月31日号, 2003年3月31日号, 2004年3月31日号, 2005年3月31日号, 2006年3月31日号, 2007年3月31日号) 参照。
- 41) 2006年度の予算は5.5億円であった。
- 42) 波床正敏「LRT 導入のための支援制度」青山吉隆・小谷通泰編著『LRT と持続可能なまちづくり』99頁-106頁(学芸出版社 2008年)。
- 43) 1939年に導入された連邦税。ガソリンなどに課税され, 1999年には電気税が組み込まれた。ほぼ毎年税率はアップしている。税収は407億C(2001)。2006年からは, エネルギー税に改組されている。
- 44) 阿部成治「ドイツにおける公共交通施設建設費の補助制度」『日本都市計画学会学術研究論文集』日本都市計画学会(1996), 「財務省: 欧州諸国におけるエネルギー税制による地球温暖化問題への取組み」 <http://www.mof.go.jp/jouhou/syuzei/siryuu/kankyo/k03a.htm> (訪問日2008/10/18), 「路面電車について」 [http://www2.educ.fukushima-u.ac.jp/~abej/deut/qa\\_r1t.htm](http://www2.educ.fukushima-u.ac.jp/~abej/deut/qa_r1t.htm) (訪問日2008/10/18) 参照。
- 45) 1マルク = 95円として計算。「過去の為替レート」 <http://www.oanda.com/convert/f-xhistory> (訪問日2008/06/15) 参照。
- 46) 1ユーロ = 150円として計算。前掲注 45「過去の為替レート」参照。
- 47) 1ユーロ = 135円として計算。前掲注 45「過去の為替レート」参照。
- 48) 服部・前掲注1 58頁。
- 49) 「Juris BMJ Startseite」 <http://www.gesetze-im-internet.de/> (訪問日2007/11/30) 参照。
- 50) 服部・前掲注1 58頁。
- 51) 松中亮治「LRT の整備・運営主体と財源」青山吉隆・小谷通泰編著『LRT と持続可能なまちづくり』98頁(学芸出版社 2008年)。
- 52) 総務省『地方公営企業年鑑』第54集(平成18年4月1日-平成19年3月31日) <http://www.soumu.go.jp/c-zaisei/kouei18/index.html> (訪問日2008/10/17) を参考に自ら算出した割合。
- 53) Freiburger Verkehrs AG『Gewinn-und Verlustrechnung』(2006), 『Mobil für Freiburg』(2007), 『Amtblatt』 am 7. Juli 2007, 14. Juli 2007, Stadtwerke Freiburg GmbH『VAG Geschäftsbericht』(2001-2005) 参照。
- 54) RVF (Regio Verkehrsverbund GmbH: レギオ交通連合フライブルク有限公司)と連帯財務契約を結んだ大学の学生のみ購入可能な大学生用の定期券。1ゼメスター(約半年間), RVF 管轄範囲内の公共交通に使用可能。RVF の管轄範囲内であれば, ドイツ鉄道(Deutsche Bahn)の普通電車にも使用可能。
- 55) Regio Verkehrsverbund Freiburg GmbH『Regio Tarife』(2007) 参照。
- 56) この料金は2002年1月1日からのもの。表中, 一回券以外の乗車券価格に関するデータはなかったが, これ以外で例えば, ポイントカード 13.25C, レギオカルター日券成人一人用 6.65C, 二人用 12.75C であった。これらは2007年現在では, それぞれ 12.50C, 10.00C, 16.00C となっている。
- 57) この料金は2002年11月1日から。

ドイツ・フライブルク公共交通の財政問題（堀）

- 58) 2004年から、毎年8月に運賃が値上げされている。
- 59) 若年齢層へのレギオカルテの販売は、2005年までは25歳までであったが、2007年から26歳までに変更になった。
- 60) 1ユーロ150円として計算。前掲注45「過去の為替レート」参照。
- 61) 該当交通機関は、京都市バス全線（定期観光路線を除く）、市営地下鉄全線、京都バス（一部路線を除く）。
- 62) 服部・前掲注1 58頁。
- 63) Freiburger Verkehrs AG 『Medieninformation』 am 13. Dezember 2005, 25. November 2005, Stadt Freiburg im Breisgau 『Amtblatt』 am 30. Oktober 2004 参照。
- 64) 前掲注53 『Gewinn-und Verlustrechnung』(2006) 『VAG Geschäftsbericht』(2001-2005) 参照。
- 65) 2006年に関しては全体の建設費は不明だが、新線「Vauban」建設にかかった費用は18百万€, それに対する補助が15.3百万€。新線建設のみの差額が2.7百万€である。
- 66) Stadt Freiburg im Breisgau 『Amtblatt』 im April 2006.
- 67) 前掲注53 『Gewinn-und Verlustrechnung』(2006) 『VAG Geschäftsbericht』(2001-2005) 参照。
- 68) Ebenda 参照。
- 69) VAG で行ったインタビュー。Andreas Hildebrandt 氏, Mathias O. Fridrich 氏, Andreas Schödel 氏, Rolf Bertram 氏(実施日2007/08/08), Freiburger Verkehrs AG 『Entwicklung der Zuschüsse und Ausgleichsleistungen』(2007) より。
- 70) 前掲注53 『Gewinn-und Verlustrechnung』(2006) 『VAG Geschäftsbericht』(2001-2005) と前掲注69 VAG でのインタビューより。
- 71) 富山ライトレール記録誌編集委員会 『富山ライトレールの誕生 日本発本格的 LRT によるコンパクトなまちづくり』(鹿島出版会 2007年) 参照。
- 72) 前掲注53 『Gewinn-und Verlustrechnung』(2006) 『VAG Geschäftsbericht』(2001-2005) と前掲注69 VAG でのインタビューより。
- 73) 2000年, 2001年は, この三つの分類のほかに, Veränderungen von Personalrückstellungen: 「人事異動変更の経費」が計上されている。2000年は0.3百万€の収入となっている。
- 74) 2001年は逆に1.1百万€の支出となっている。
- 75) 前掲注53 『Gewinn-und Verlustrechnung』(2006) 『VAG Geschäftsbericht』(2001-2005) 参照。
- 76) Ebenda 参照。
- 77) Ebenda 参照。
- 78) データ入手時にはまだ2006年の会計報告書が出ておらず, 合計のデータのみ入手できた。
- 79) 2000年から2003年までは路面電車とバスの区別はなく, 単に「Verkehrsbetriebe: 交通業務」となっている。なお, 表の数字には運賃収入のほかに広告収入も含まれている。広告収入費を示す具体的なデータは入手できなかったが, 2000年以降, 路面電車のみで毎年ほぼ100万€で推移しており, ほとんど変動はない。(前掲注69 Andreas Hildebrandt



氏に対するインタビューより。)

- 80) 2000年から2003年までは、「その他」の項目は計上されていない。
- 81) 前掲注53『Gewinn-und Verlustrechnung』(2006)『VAG Geschäftsbericht』(2001-2005)参照。
- 82) 正司健一『都市公共交通政策』3頁(千倉書房2001年)。
- 83) I/Koordinations- und Regionalstelle in der Stadt Freiburg im Breisgau『Informations-Vorlage』am 22. April 2005 参照。
- 84) RVF はフライブルク市、ホッホシュバルツバルト市、エメンディングゲン市と共に形成された、地域公益事業のために結成された団体。Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF: フライブルク広域連合) から権限を委託され交通業務を担当している。1994年1月1日設立。VAG が33%の共同経営者となっている。
- 85) I/Koordinations- und Regionalstelle in der Stadt Freiburg im Breisgau『Beschluss-Vorlage』am 30. November 2005 参照。
- 86) 本論文第2章第2節で指摘した市場原理 にあたる上下分離方式。沿線の自治体が土地や施設などの資産「下」を持ち、それを第3セクターや民間会社が借り受け、運行・運営「上」を行う。この方式では、運営会社には固定資産税などの諸税が減免される上、レールや電車の車両基地等の資産の更新も自治体が行うため、運営会社は効率のよい運営が可能であるといわれている。本論文11頁参照。