

# 論文概要書

ドイツ・ベルリン州の地域交通政策に関する研究

——公的補助制度とその活用状況を中心に——

渡邊 徹

## 1. 本論の目的

ドイツでは、深刻な経営難に陥っていた旧東西ドイツの国鉄の機構改革として、1994年に鉄道改革(Bahnreform)が実施された。そして、その一環として、1996年に地域化(Regionalisierung)が実施された。ここに地域化とは、鉄道改革以前には国鉄が全国一元的に運営責任を負っていた鉄道近距離旅客輸送(Schienenpersonennahverkehr, SPNV)<sup>1</sup>を含む公共近距離旅客輸送(Öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV)<sup>2</sup>の運営責任を、各州政府の下に移管する政策のことである。

伝統的に、ドイツの国内交通市場では、圧倒的に自家用自動車交通(Motorisierter Individualverkehr, MIV)が選好されている。したがって、SPNVの運営は、国鉄の事業の中でもきわめて採算性が悪かった。そこで、旧東西ドイツの国鉄を統合・再編して設立されるドイツ鉄道株式会社(Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, DB AG)の経営に配慮して、SPNVの運営責任が各州政府に移管されることとなった。その際、これまで各州政府が運営責任を負っていた公共道路旅客輸送(Öffentlicher Straßenpersonenverkehr, ÖSPV)、とりまなおさず地下鉄Uバーン(U-Bahn)、路面電車及びバスについても、州が運営責任を負うことが改めて規定された。

上述のように、ドイツの国内交通市場では、MIVが選好されていることから、ÖPNVは独立採算では存立し得ない。そこで、ÖPNVに対しては、いくつかの公的補助制度が運用されている。まずは、解消法(Entflechtungsgesetz)に基づく連邦補助制度である。同制度は、1971年から2006年まで、36年間に渡って運用されてきた地域交通助成法(Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVFG)<sup>3</sup>に基づく連邦補助制度を前身としている。次に、地域化法に基づく連邦補助制度である。文字通り、同制度は地域化が導入された1996年に創設された。最後に、各州が自らの財源で展開している財政補助制度である。

このうち、各州政府による財政補助は、州ごとに事情を異にしているが、解消法に基づく連邦補助は、現在、年間13億ユーロを超える規模で、地域化法に基づく連邦補助に至っ

---

<sup>1</sup> 主に都市及び郊外の交通需要に応じる公共鉄道輸送を指すが、それが明確でないときは、当該列車において総距離が50 km未満又は総時間が1時間未満の輸送が過半数を占めるものをいう(一般鉄道法(Allgemeines Eisenbahngesetz)第2条第5項)。

<sup>2</sup> 主に都市及びその近郊の交通需要に応じる目的で路線輸送を行う公共旅客輸送を指すが、それが明確でないときは、当該交通機関において総距離が50 km未満又は総時間が1時間未満の輸送が過半数を占めるものをいう(地域化法(Regionalisierungsgesetz)第2条)。

<sup>3</sup> 地域交通財政法としている先学もあるが、制度の趣旨に照らして、本論では地域交通助成法ということにする。

ては、年間 70 億ユーロに迫る規模で実施されている。巨額の財政補助をもとに、たとえば低床仕様の車両を導入してバリアフリー化したり、運行状況に信号機を連動させて表定速度を向上させたり、あるいは各種割引きチケットを発売するなど、魅力的な公共交通を志向して、各地の ÖPNV は独自に創意工夫を凝らしている。

筆者の修士論文<sup>4</sup>では、ÖPNV に対する連邦補助の枠組みとして、旧来から運用されてきた GVFG に基づく連邦補助制度に加えて、地域化によって新たに地域化法に基づく連邦補助制度が創設・運用されていることを、ドイツにおける鉄道改革や地域化、さらにはその背景をなしている欧州共同体 (European Community, EC) 及び欧州連合 (European Union, EU) の交通政策の展開とあわせて論じた。その上で、全国の ÖPNV で試みられているハード・ソフト両面の利便向上策を紹介した。

しかるに、そこには次のような課題がある。すなわち、いかなる公的補助制度が存在し、現実はいかなる取組みがなされているかが別個に論じられている。つまり、公的補助制度も、実務上の施策も、いずれも全国的な概況を論じたに過ぎないことから、両者の結びつきが弱く、GVFG 及び地域化法に基づく両連邦補助制度は、おそらくこのように活用されているのであらうといった程度の言及にとどまっている。また、ÖPNV に対する財政補助制度として看過できない州政府による財政補助制度については、一切触れられていない点でも課題を残すこととなった。

そこで、本論では、首都であるがゆえに別途の財政補助制度、すなわち首都助成協定 (Hauptstadtfinanzierungsvertrag) に基づく連邦補助制度が措置されているベルリン州をケーススタディに取り上げ、同州の ÖPNV を財政的に支えている連邦及び州レベルの各種公的補助制度が、具体的にいかに活用されているか明らかにするとともに、財源を含め、各制度の展開と現況を子細に検討する。

## 2. 先行研究

ところで、本論の研究テーマに直接的に関連する、とりまなおさずドイツにおける ÖPNV を対象とする公的補助制度の先行研究は、わが国にも存在する。発表順に、ケスタ・青木 (2000)<sup>5</sup>、岩田 (2002)<sup>6</sup>、成清 (2005)<sup>7</sup>、土方 (2005)<sup>8</sup>、近藤・森田 (2006)<sup>9</sup>、青木

<sup>4</sup> 渡邊徹 (2007)『ドイツの鉄道改革と地域交通政策の展開——公的助成制度と運営施策を中心に——』早稲田大学大学院商学研究科。

<sup>5</sup> ケスタ、カトリン・青木真美 (2000)『ドイツにおける鉄道の地域化 近距離旅客輸送の運営』運輸調査局。

(2006)<sup>10</sup> (2007)<sup>11</sup>などである。

以下、先行研究をレビューすると、前掲ケスタ・青木は、ÖPNV の運営のあり方に多大な影響を与えた地域化を子細に検討したものである。地域化は鉄道改革の一環であったが、その鉄道改革は旧西ドイツの国鉄であるドイツ連邦鉄道 (Deutsche Bundesbahn, DB) の経営再建を議論する中で打ち出されたものであることに鑑みて、終戦直後にまでさかのぼって論じている。そして、地域化後、各地でいかなる取組みがなされているか、バーデン・ヴュルテンベルク、ベルリン、ブランデンブルクの3州を引合いに出している。本先行研究の最大の意義は、地域化を鉄道改革や戦後のDBの経営の推移に関連づけて論じている点である。一方で、次のような問題点がある。すなわち、ÖPNV に対する公的補助制度は、地域化法に基づく連邦補助制度だけでないことは既述した通りである。その意味で、前掲ケスタ・青木はÖPNV への公的補助制度の一面しか捉えていない。また、地域化法に基づく連邦補助制度の制度的枠組みとケーススタディとの結びつきが弱く、前掲渡邊に対する不満と同種の不満を禁じ得ない。さらに、数ある都市の中から、上述の3州を取り上げた理由が明確にされていない。

前掲岩田は、各地のÖPNVを対象とする連邦補助制度のうち、GVFGに焦点を絞り、その史的展開を整理したのち、ケルン、シュトゥットガルト、フライブルクの各都市におけるÖPNVの旅客誘致施策と旅客動向を紹介している。GVFGに基づく連邦補助制度の展開が簡潔に述べられ、ドイツの代表的な都市で取り組まれているÖPNVの旅客誘致施策とその成果が紹介されている点で、この研究は示唆に富んでいる。しかし、前掲ケスタ・青木と同じように、ÖPNVに対する公的補助制度をGVFGに基づく連邦補助制度からの一面しか捉えておらず、制度研究と事例研究との接点も少ない点で不満が残る。

前掲成清は、ÖPNVを対象とする公的補助の枠組みとして、GVFGに基づく連邦補助制

---

<sup>6</sup> 岩田裕 (2002) 「ドイツにおける都市交通改善助成法 (GVFG) 運用の実態」『運輸と経済』第 62 巻第 3 号, pp.73-85, 運輸調査局。

<sup>7</sup> 成清史人 (2005) 「ドイツにおける地域交通を支える仕組み」『運輸と経済』第 65 巻第 5 号, pp.73-81, 運輸調査局。

<sup>8</sup> 土方まりこ (2005) 「ドイツにおける地域交通助成制度とその変容」『運輸と経済』第 65 巻第 11 号, pp.82-91, 運輸調査局。

<sup>9</sup> 近藤宏一・森田優己 (2006) 「ドイツにおける近距離公共交通の地方分権化と競争政策の導入」『交通学研究/2005 年研究年報』pp.41-50, 日本交通学会。

<sup>10</sup> 青木真美 (2006) 「ドイツにおける公共交通政策の最近の動向」『運輸と経済』第 66 巻第 11 号, pp.45-51, 運輸調査局。

<sup>11</sup> ——— (2007) 「公共交通機関へのハード面とソフト面の助成策とその効果——1990 年までの旧西ドイツの事例から」『交通学研究/2006 年研究年報』pp.29-38, 日本交通学会。

度と地域化法に基づく連邦補助制度を挙げ、それらを概説すると同時に、連邦レベルの財政補助制度をもとに、全国の ÖPNV でどのような旅客誘致のための試みがなされているかまとめたものである。後段では、ベルリン州における連邦補助制度の活用状況も取り上げている。ÖPNV への公的補助の枠組みとして、旧来から運用されている GVFG に基づく連邦補助制度と、地域化の際に新設された地域化法に基づく連邦補助制度の両連邦補助制度を取り上げている点で、本先行研究は他の先行研究よりも優れている。そうはいっても、依然として連邦補助制度と実際に試みられている旅客誘致施策との間の結びつきが弱い点で、前掲ケスタ・青木や岩田、渡邊を超えるものではない。また、ベルリン州をケーススタディとしたのは、おそらく寸断されていたネットワークの復旧が再統一後の急務とされていた点で、他の州と事情を異にしていたためであると思われるが、ベルリン州を事例研究したことによって得られた知見がほとんど示されていない。さらに、ベルリン州独自の財政補助制度に関する言及は確かにあるが、それだけでは制度の全体像を把握するには不十分であるといわざるを得ない。

前掲土方は、優れた利便性を誇ることから、わが国で常に注目を集めてきたドイツの ÖPNV は、連邦政府による手厚い財政補助によって存続・発展が可能であったとして、GVFG 及び地域化法の両法に基づく連邦補助制度を中心に、ÖPNV を対象とする連邦補助制度の概要を検討したものである。その上で、欧州裁判所の判断いかんでは、ÖPNV に対する連邦補助制度のあり方に重大な影響を及ぼしかねなかったアルトマルク・トランス (Altmark Trans) 裁判<sup>12</sup>と、地域化によって州に移管された ÖPNV の運営責任を、郡や市といった州よりも下位の自治体に「さらなる地域化」を行ったブランデンブルク州の事例を紹介している。アルトマルク・トランス裁判やブランデンブルク州における「さらなる地域化」の事例の紹介は、わが日本におけるドイツの交通政策の研究者への有用な情報提供であるとして評価されるべきである。ただし、ÖPNV を対象とする公的補助制度には、先述の二つの連邦補助制度だけでなく、各州政府によるものもあるが、この点については触れられていない。また、GVFG に基づく連邦補助制度から解消法に基づく連邦補助制度への制度変更といった最近の動向についても一切言及されていない。

前掲近藤・森田は、地域交通政策における意思決定のあり方と運輸連合 (Verkehrsverbund)

---

<sup>12</sup> 市当局が財政補助を前提とした路線バスの運行認可を与えたことは、EU が推進している競争政策に反するとして、1990 年にザクセン・アンハルト州で提起された訴訟が、その後、欧州裁判所における審議へと発展した事例である。なお、事実の概要と欧州裁判所の判示の内容は、前掲土方を参照されたい。

<sup>13</sup>との関わり、地域交通におけるインフラ整備及び運営に関する財源的裏づけ、EU の競争政策への具体的な対応、という三つの側面から、バーデン・ヴュルテンベルク、ヘッセン、ラインラント・プファルツの3州の ÖPNV の概況を述べたものである。後段の EU の競争政策の論点はさておいて、前段では、バーデン・ヴュルテンベルク州のみであるが、州政府による財政補助も含め、2004 年度における各種公的補助の総額と支出項目ごとの配分額が明らかにされている。しかるに、いずれの公的補助制度から支出されたものであるかまでは明らかにされていないなど、精緻さを欠いている。また、一体なぜ上記の3州のうち、特にバーデン・ヴュルテンベルク州のみ詳細を紹介したか不明である。

青木（2006）は、ÖPNV の運営に対する州政府の役割や ÖPNV の輸送実績及びインフラの状況が、主に地域化を通じていかに変化したか、全国の概況を分析している。後段で紹介されている ÖPNV に対する連邦補助をめぐる近年のドイツ国内の動向は興味深い。前掲ケスタ・青木と比べて、特段目新しいトピックは見当たらない。むしろ、地域化後の全国の ÖPNV の運営状況という大きなテーマをごく手短かにレビューしているだけに、表面的な言及に終始しているとの印象は免れず、物足りなさを覚えずにはおられない。

最後の青木（2007）は、西ドイツ時代から行われている ÖPNV を対象とする運営費補助及び資本費補助が、どのような成果をあげているか述べたものである。運営費補助との関連で、運輸連合方式による ÖPNV の運営が、また資本費補助との関連で、GVFG に基づく連邦補助制度がそれぞれ取り上げられている。いうまでもなく、本先行研究では、今一つの連邦補助の枠組みである地域化法に基づく連邦補助制度については一切触れられていない。

### 3. 本論の意義

わが国における先行研究のレビューから、以下の事実が明らかになった。すなわち、先行研究は、いずれも各地の ÖPNV を対象とする公的補助制度の一面しか捉えていない。ÖPNV への公的補助制度としては、首都であるがゆえに別途の措置が講じられているベル

---

<sup>13</sup> 運賃体系、乗車券、ダイヤの共通化などを通じて利用者の利便性を高めるため、当地の交通事業者が組織する事業者の連合体である。運輸連合は、地域の交通計画の策定や事業者相互の調整をも任務としており、したがって利用者にしてみると、あたかも1社の事業者が当地の交通サービスを提供しているかのように感じられる。運輸連合には、加盟企業への運賃収入及び行政からの補助金の配分機構や広報機関としての役割もある。1967年にハンブルクで設立されたハンブルク運輸連合（Hamburger Verkehrsverbund）が起源で、その後、ドイツ各都市、さらには隣国オーストリアやスイスの各都市でも運輸連合が設立された。

リン州を除けば、解消法に基づく連邦補助制度と地域化法に基づく連邦補助制度に加えて、各州が独自に展開している財政補助制度の三つがある。しかしながら、それらを包括的に取り上げた先行研究はない。また、ことベルリン州についていえば、首都助成協定が大きな役割を果たしているが、いずれの先行研究でも取り上げられていない。

そして、各種公的補助制度の制度研究とその活用状況の事例研究との接点が希薄である。言い換えると、制度研究と事例研究との間に連続性ないし一体性が感じられない。いかなる公的補助制度が運用されていて、それがどのように活用されているか論ずべきところ、制度研究は制度研究として、事例研究は事例研究としてそれぞれ完結している印象がある。制度研究と事例研究とが融合していなければ、公的補助制度を中心とするドイツの地域交通政策の研究として不十分であるといわなくてはならない。

ここに、本論の意義が見出されうる。つまり、本論の意義は、先行研究では十分に検討が尽くされていないドイツにおけるÖPNVを対象とする公的補助制度を包括的かつ徹底的に研究し、先行研究では取り上げられることのなかった公的補助制度を初めて取り上げているとともに、それら公的補助制度が具体的にどのように活用されているか明らかにしていることである。

## 4. 本論の構成と概要

### 4.1 本論の構成

本論の構成は、次の通りである。

#### 主要略語一覧

#### 序

1. 本論の目的
2. 先行研究
3. 本論の意義
4. 本論の構成

#### 1. ベルリン州と州内の公共交通の小史と現況

##### 1.1 ベルリンの誕生と発展

## 1.2 第二次世界大戦までの州内の公共交通の発達史

### 1.2.1 都市間鉄道

### 1.2.2 S バーン

### 1.2.3 ÖSPV

#### (1) バス

#### (2) 路面電車

#### (3) U バーン

## 1.3 戦後のベルリン州と州内の公共交通

### 1.3.1 東西分断

### 1.3.2 ベルリンの壁

### 1.3.3 ドイツ再統一

## 1.4 州内の交通事業者

### 1.4.1 ベルリン S バーン

### 1.4.2 BVG

## 1.5 小括

## 2. 解消法に基づく連邦補助制度

### 2.1 地域交通助成法から解消法への移行

### 2.2 地域交通助成法に基づく連邦補助制度の導入に至る経緯

#### 2.2.1 戦後西ドイツの都市圏の交通事情

#### 2.2.2 専門有識者委員会

### 2.3 地域交通助成法に基づく連邦補助制度の展開と現況

#### 2.3.1 地域交通助成法の制定

#### 2.3.2 地域交通助成法の運用 I（再統一以前）

#### 2.3.3 地域交通助成法の運用 II（再統一以後）

### 2.4 連邦制改革と解消法に基づく連邦補助制度への移行

#### 2.4.1 ドイツの連邦制とその問題点

#### 2.4.2 連邦制改革

#### 2.4.3 解消法に基づく連邦補助制度の概要

## 2.5 小括



- 3. 地域化法に基づく連邦補助制度
  - 3.1 鉄道改革と地域化
    - 3.1.1 鉄道改革の背景と地域化
    - 3.1.2 鉄道改革に至るプロセス
  - 3.2 地域化の展開
    - 3.2.1 地域化と財源をめぐる論争
    - 3.2.2 論争の決着と地域化の実施
  - 3.3 地域化法に基づく連邦補助制度の展開と現況
    - 3.3.1 地域化法の運用 I（制定当初）
    - 3.3.2 地域化法の運用 II（2002 年及び 2004 年改正法）
    - 3.3.3 地域化法の運用 III（2006 年改正法）
    - 3.3.4 地域化法の運用 IV（現行法）
  - 3.4 小括
- 4. 連邦補助の財源としての鉱油税
  - 4.1 鉱油税の概要
  - 4.2 鉱油税制の展開
    - 4.2.1 前史から第二次世界大戦まで
    - 4.2.2 戦後から再統一まで
    - 4.2.3 再統一後
    - 4.2.4 エネルギー税法の施行と現況
  - 4.3 小括
- 5. ベルリン州固有の公的補助制度
  - 5.1 首都助成協定に基づく連邦補助制度
    - 5.1.1 首都機能移転の展開
      - (1) 暫定首都の設置
      - (2) ボンの首都機能の充実
      - (3) 首都機能移転決議
      - (4) ベルリン・ボン法とベルリン遷都

- 5.1.2 首都助成協定に基づく連邦補助制度の概要
  - (1) 旧首都助成協定
  - (2) 新首都助成協定
- 5.2 州政府による財政補助制度
- 5.3 小括
- 6. ベルリン州における公的補助制度の活用状況
  - 6.1 概況
  - 6.2 Sバーンにおける活用状況
    - 6.2.1 運営費補助
    - 6.2.2 資本費補助
  - 6.3 ÖSPV における活用状況
    - 6.3.1 運営費補助
    - 6.3.2 資本費補助
  - 6.4 小括
- 7. 総括
  - 7.1 ベルリン州と州内の公共交通の概況
  - 7.2 ベルリン州内の公共交通に対する公的補助制度
    - 7.2.1 全国共通の公的補助制度
      - (1) 解消法に基づく連邦補助制度
      - (2) 地域化法に基づく連邦補助制度
      - (3) 財源としての鉱油税
    - 7.2.2 ベルリン州固有の公的補助制度
      - (1) 首都助成協定に基づく連邦補助制度
      - (2) 州政府による財政補助制度
  - 7.3 公的補助制度の活用状況
    - 7.3.1 概況
    - 7.3.2 Sバーンにおける活用状況
    - 7.3.3 ÖSPV における活用状況

## 7.4 本論の知見

### 7.4.1 連邦補助制度に対する知見

### 7.4.2 ベルリン州の事例に対する知見

## 結

1. 本論の成果
2. 本論の発展性
3. 本論の課題

## 補論

1. EU 交通政策の展開
  - 1.1 戦後欧州の交通政策
  - 1.2 イコールフットイング論の展開と政府補助
  - 1.3 EU 交通政策の理論的根拠
2. DB の経営再建をめぐる試み
  - 2.1 DB の設立過程と経営状況
  - 2.2 DR の設立過程と経営状況
  - 2.3 試行と挫折の DB の経営再建
  - 2.4 競争政策への再転換
  - 2.5 コール政権の誕生と国鉄再建の取組み
3. 鉄道改革の展開
  - 3.1 鉄道改革の概要
  - 3.2 DB AG の民営化論議
  - 3.3 DB AG の民営化問題のゆくえ

## 参考文献

## 4.2 本論の概要

### 4.2.1 第1章「ベルリン州と州内の公共交通の小史と現況」

本論の目的の一つは、伝統的に国内交通市場で MIV が選好されていることから、独立採算では存立し得ないドイツの ÖPNV は、連邦及び州による各種公的補助制度をいかに活用して運営されているか、首都所在地であるベルリン州をケーススタディとして分析することである。そこで、第1章では、本論で取り上げるベルリン州と州内を運行する ÖPNV の小史と現況を論ずる。

ベルリンは、もとは辺境の湿地帯に所在する市場集落に過ぎなかった。15 世紀に選帝侯が招聘され、当地を治めることになったことが、ベルリンが双子都市であったケルン (Cölln)<sup>14</sup>とともに大きく発展する契機となった。やがて、プロイセン王国が建設され、ベルリンはその首都となった。1871 年のドイツ統一後は、ベルリンはドイツライヒの首都として繁栄を極めた。

ベルリンに初めて鉄道が開業したのは、1838 年のことである。ただし、それはベルリンとその近郊の都市ポツダムとを結ぶ都市間鉄道であった。都市鉄道の原型というべき連絡線 (Verbindungsbahn) が建設されたのは、それから 13 年のちの 1851 年のことである。市街地の拡張に伴って、都市鉄道の整備が推進され、1877 年に環状線 (Ringbahn) が、82 年には東西線<sup>15</sup>が各々全線開業し、1939 年には南北線<sup>16</sup>も全線開業した。その間、ジーメンス (Siemens) が主導して都市鉄道は電化され、「S バーン」(S-Bahn) の名称も導入された。その他、馬車鉄道もジーメンスによって 1881 年に近代的な路面電車へと進化を遂げ、U バーンも 1902 年に建設された。かくして、ベルリンの ÖPNV は、第二次世界大戦までに今日と比べてほとんど遜色ない姿になった。都市そのものも、人口や面積の点ではほぼ現在の規模に成長した。

ところが、ドイツは第二次世界大戦で甚大な被害を受け、戦後は列強によって分割統治された。本来であれば、ベルリンはソ連占領地区となるはずであったが、政治的重要性から、ベルリンもまた戦勝 4 か国によって分割統治された。そして、その後の 1961 年にベルリンの壁が建設され、西ベルリンは陸の孤島と化した。東ドイツと連絡する交通網は寸断

<sup>14</sup> 大聖堂で有名なライン河畔のケルン (Köln) とは異なる。

<sup>15</sup> 現実に東西線という名称が与えられていたのでも、今日、そのように呼称されているのでもなく、あくまで便宜的な表記である。具体的な路線名というなら、現 S バーン 5, 7, 9 及び 75 号線の一部区間である。

<sup>16</sup> 先の東西線と同様、こちらも便宜的な表記である。今日の S バーン 1, 2, そして 25 号線の一部区間にあたる。

され、たとえば西ベルリン領内に始点及び終点を持ち、途中で東ベルリン領内に入る S・U バーンの路線では、東ベルリンに所在する駅を閉鎖し、列車を通過させる措置がとられるなど、州内の ÖPNV に大きな影響が出た。

しかし、東欧での民主化の流れを受けて、足かけ 30 年に渡って西ベルリンを孤立させたベルリンの壁は、1989 年 11 月 9 日に一夜にして崩壊した。すぐさま、寸断されていた交通網が復旧されるとともに、投資が滞っていた東ベルリン領内の交通インフラの近代化が推し進められた。また、ドイツ再統一後、ベルリンに遷都することが決定され、議会や政府機関が段階的にベルリンに移転した。2006 年には新しく中央駅が設けられ、ドイツ国内はもちろん、周辺諸国の各都市を結ぶ国際旅客鉄道的一大拠点となっている。目下、ÖPNV の各モードで中央駅へのアクセスの改善に取り組んでいる。

ベルリン州内の ÖPNV は、DB AG の完全子会社であるベルリン S バーン (S-Bahn Berlin) 社が S バーンを、ベルリン運輸公社 (Berliner Verkehrsbetriebe, BVG) が ÖSPV をそれぞれ運営している。ベルリン S バーンは、もとをたどれば戦前の国鉄・ドイツライヒ鉄道 (Deutsche Reichsbahn, DR) に行き着く。BVG は、第一次大戦後の経済混乱に対処するため、ベルリン市が出資して 1929 年に設立された。つまり、二つの交通事業者が州内の ÖPNV を運営する体制は、第二次大戦前に構築されたのである。運賃収入で輸送コストを償えないため、今日、2 社には毎年多額の公的補助が投入されている。

以上のように、ベルリン州の ÖPNV は歴史的に長い伝統を持ち、したがってとりわけ S・U バーンはインフラが古い。また、〈壁〉による分断や再統一が州内の ÖPNV に多大な影響を及ぼしている。加えて、いずれの交通事業者も厳しい経営状況にある。それらの事実は、後述する各種公的補助制度とその活用状況に大いに関わっていることから、第 1 章では、ベルリン州や州内の ÖPNV の現況だけでなく、小史についても紙幅を割いて広範に検討する。

#### 4.2.2 第 2 章「解消法に基づく連邦補助制度」

第 2 章では、本題に入って、ÖPNV に対する全国共通の公的補助制度の一つである解消法に基づく連邦補助制度の展開と現況を、その前身というべき GVFG に基づく連邦補助制度とあわせて詳述する。その際、可能な限り厳密な制度研究を期して、法改正に着目して論ずる。したがって、第 2 章を通じて、現行の解消法に基づく連邦補助制度はいうまでもなく、その前身であるところの GVFG に基づく連邦補助制度についても、制度の展開と現

況が理解されよう。

解消法に基づく連邦補助の前身たる GVFG に基づく連邦補助制度は、戦後のモータリゼーションに起因して悪化した西ドイツの各都市圏の交通事情の改善を主たる目的として、1971 年に設けられた連邦レベルの財政補助制度である。支出項目から、資本費補助としての性格を有していた。また、財源はわが国のガソリン税に相当する鉱油税 (Mineralölsteuer) 収入とされ、2004 年以降は、毎年、総額 16 億 6,700 万ユーロの連邦補助が給付された。

しかし、過去 36 年間に渡って、ドイツ各地の地域交通事情の改善のために運用されてきた GVFG に基づく連邦補助制度は、2006 年 9 月に連邦制改革 (Föderalismusreform) が実施された結果、根本から変更された。ここに連邦制改革とは、複雑化していた連邦と州との間の権限の再画定である。その一環として、連邦と州との間の財政関係の見直しが図られ、連邦及び州による重複財政措置 (Mischfinanzierung) が廃止された。GVFG に基づく連邦補助もこれにあたることから、同制度は 2006 年 12 月 31 日をもって廃止されるとともに、解消法が立法され、翌 2007 年 1 月 1 日以降、連邦の一般財源より補償給付が行われている。

新旧両制度を比較すると、州政府の裁量の余地が拡大されたことが分かる。それというのは、GVFG では支出項目があらかじめ類型化されていたが、解消法では地域の交通事情改善のためという以外に、特段の目的拘束は課されていない。一般に、地域レベルの交通事情に関する情報は、連邦にではなく州に偏在している。そうだとすると、資源配分上、連邦が全国一元的に地域の交通事情の改善のための投資を行うよりも、州がこれを行うほうが好ましい。

連邦制改革は、もっぱら政治的な動機から行われたが、地域交通に対する財政補助との関係では、より効率的な制度となったばかりでなく、地域交通のあり方を各州政府に自己決定させるという地域化の理念に適った制度となったといつてよい。なお、現行法<sup>17</sup>の目的拘束は 2013 年までの時限的な規定であり、2014 年からは一般補助に転換され、2020 年には解消法に基づく連邦補助制度そのものが廃止されることになっている。

#### 4.2.3 第 3 章「地域化法に基づく連邦補助制度」

続く第 3 章では、地域化法に基づく連邦補助制度について取り扱う。制度研究にあたっては、第 2 章と同様に法改正の展開を追うことにする。地域化法に基づく連邦補助制度は、

<sup>17</sup> 本論にいう現行法とは、2010 年 8 月 25 日現在における現行法である。

解消法に基づく連邦補助制度と並んで、全国的に展開されている連邦補助制度であることは既述した。したがって、第2章及び第3章をもって、ÖPNVを対象とする全国共通の連邦補助制度の展開と現況が網羅されることになる。

地域化法に基づく連邦補助制度は地域化の導入時に設けられたが、先述のように、地域化は鉄道改革の一環であったことから、まずは地域化との関連において鉄道改革の展開をレビューする。

鉄道改革は、深刻な財政難に見舞われていたDBの経営再建を目的として議論が始められた。その後、東西ドイツが統一され、東ドイツ国鉄DR<sup>18</sup>についてもあわせて検討されることとなった。この点もすでに触れたけれども、国内交通市場で圧倒的にMIVが選好されていることから、SPNVは国鉄の事業の中でもとりわけ採算性が不良であった。そこで、鉄道改革では、旧国有鉄道を統合・再編してDB AGを設立するにあたって、不採算のSPNVの運営を分離し、州政府に移管する地域化が導入されることになった。しかるに、当の州政府からしてみると、地域化は自らの負担増に他ならない。ついては、連邦補助と抱き合わせて地域化を実施するよう要求した。国鉄の経営状況は悪化するばかりで、改革が急がれたこともあって、州の要求は受け入れられ、地域化を規定する地域化法に連邦補助の枠組みが盛り込まれた。今日では、年間70億ユーロに迫る巨額の財政補助が連邦の鉱油税収から支出されている。

現行制度の若干の問題点として、次の2点が指摘されうる。第一に、財政補助は特にSPNVに支出されるべきであると規定されていることである。この点、実際には各州の判断でÖPNV全般に支出されているが、地域化法の趣旨はSPNVの地域化ではなく、ÖPNVの地域化である。したがって、そのような規定は、もはや不要なSPNVの路線をいたずらに存続させることになりかねず、好ましくない。第二に、鉱油税を財源としていることである。上記のように、財政補助はÖPNVに支出するのがせいぜいであるが、鉱油税収をÖPNVに支出することは、いってみれば自動車ユーザーからの収入でÖPNVを整備していることに他ならない。受益者負担の見地から、問題視される恐れがある。

なお、ドイツにおける鉄道改革及び地域化の背景には、EC及びEUの交通政策がある。EC・EUの交通政策の展開のうち、第3章では論じきれなかった点については、補論で詳細に検討することにする。また、2006年から2008年にかけて議論となったDB AGの一部民営化問題や、2009年9月に行われたドイツ下院・連邦議会（Bundestag）選挙とDB AG

---

<sup>18</sup> 東ドイツ国鉄もドイツライヒ鉄道といった。

の民営化問題など、補論では鉄道改革の最新の動向に関しても検討する。

#### 4.2.4 第4章「連邦補助の財源としての鉱油税」

ところで、地域化法に基づく連邦補助の財源は連邦の鉱油税収入である。解消法に基づく連邦補助の原資は連邦の一般財源であるが、かつてGVFGに基づく連邦補助制度として運用されていたときは、鉱油税に財源を求めている。このように、ÖPNVに対する連邦補助制度では、連邦の鉱油税が大きな役割を果たしていることに鑑みて、第4章では鉱油税制度の史的展開と現況を取り上げる。ここでも、可能な限り厳密に制度分析を行うために、法改正に着目する。財源とその配分は補助金制度周辺の重要論点であり、第4章における検討は、両連邦補助制度をより広範に理解する上で一助となろう。なお、鉱油税は、2006年8月にエネルギー税法（Energiesteuerengesetz）が施行されたことに伴って、エネルギー税（Energiesteuer）に改称された。したがって、2006年8月以降のことをいう場合には、正確を期してエネルギー税と表記すべきであるが、その都度新旧の名称を厳密に区別して表記することは迂遠であるし、本論の趣旨からいっても、必ずしもそうする必要はない。そのようなわけで、本論では、便宜的に鉱油税という旧名称による表記で統一することにする。

そもそも、戦前のドイツでは鉱油は特段課税されておらず、輸入鉱油に関税が課されているのみであった。それが、国内産鉱油との価格格差の是正や財政難への対処といった要請から、1930年に国内産の鉱油に相殺税（Ausgleichssteuer）が賦課された。これが鉱油税の起源である。そうして、1939年4月1日に鉱油税制度が確立された。

炭化水素を含有する鉱油を課税対象としていることから、ドイツの鉱油税はわが国のいわゆるガソリン税に類似している。しかしながら、硫黄含有量に応じて異なる税率が設定されている、課税対象の類型が細分化されている等の点で、鉱油税には独自性が見出される。また、わが国のガソリン税制では、長らく暫定税率が適用されている。この点、本則税率と暫定税率との差分を環境目的に利用するなど、さまざまな議論があるが、国家財政に与える影響に配慮して、本則税率への引下げは行われていない。それに対して、ドイツの鉱油税制では、その時々で判断で税率のみならず課税対象も頻繁に変更された経緯がある。この点も大きな特徴であるといつてよい。



#### 4.2.5 第5章「ベルリン州固有の公的補助制度」

第5章では、ベルリン州に固有の二つの公的補助制度を取り上げる。

一つは、首都助成協定に基づく連邦補助制度である。第二次世界大戦後、ベルリンは一都市でありながら東西に分断された。やがて、ベルリンの壁が建設されると、西ベルリンと東ドイツとを連絡する交通網は寸断され、人々の往来も厳しく制限された。東西ベルリンの境界付近——そこには、かつてのライヒ議会（Reichstag）や中央官庁街が所在していた——は放置され、すっかり荒廃していた。したがって、1990年にドイツが再統一され、ボンからベルリンへ首都機能を移転するにあたっては、大々的な投資が必要であった。

そこで、ベルリンが統一ドイツの首都として十分な機能を発揮しうよう、1994年6月に連邦とベルリン州との間で首都助成協定が締結され、同州に対して、連邦の一般財源から財政補助が支出されることとなった。首都助成協定では、助成対象として州内の三つの交通投資プロジェクトが個別具体的に挙げられ、このうちUバーン5号線の延伸については、工期が大幅に遅れ、さらなる財政補助が必要であったことから、2007年11月に改めて首都助成協定が取り結ばれ、今日も財政補助が継続されている。

今一つのベルリン州固有の公的補助制度は、ベルリン州政府が自らの予算で行っている財政補助制度である。連邦共和国の憲法に相当する基本法（Grundgesetz）は、税目によって税収の帰属先を連邦とするか、州とするか、あるいは市町村（Gemeinde）とするか定めている。それによると、財産税（Vermögenssteuer）、相続税、所定の税目を除く取引税（Verkehrssteuern）、ビール税、賭博場の課税（Abgabe von Spielbanken）の各税収は州に専属する（第106条第2項第1号ないし第5号）。取引税のうちで州の税収とならないものには、自動車交通手段に係る他の取引税（sonstige auf motorisierte Verkehrsmittel bezogene Verkehrssteuern）がある（同条第1項第3号）。また、所得税収、法人税収及び売上税収も、連邦や市町村に帰属しない限りにおいて州に帰属する（同条第3項第1文ないし第3文、第5項第1文）。

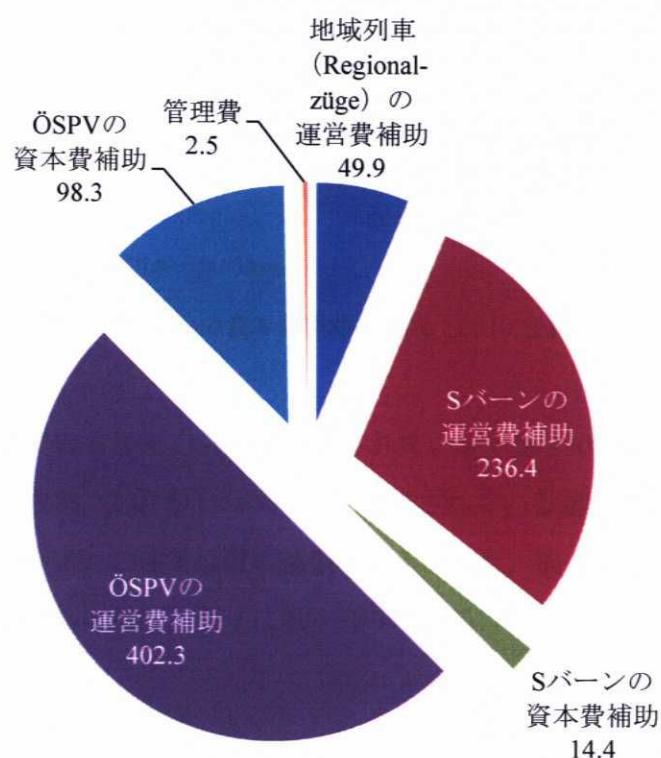
以上がベルリン州はじめ各州財政の構成である。ベルリン州では、その中から州政府の判断で州内のÖPNVに対して財政補助が行われている。したがって、ベルリン州政府によるÖPNVを対象とする財政補助は、州の一般財源で賄われている。

#### 4.2.6 第6章「ベルリン州における公的補助制度の活用状況」

第2章から第5章まで、財源を含めて、ベルリン州内を運行するÖPNVへの各種公的補助制度の制度分析を行った。それを受けて、第6章では、第2章、第3章及び第5章でみ

た各種公的補助制度が、実際にベルリン州の ÖPNV に対していかに活用されているか、ベルリン州政府都市開発局（Senatsverwaltung für Stadtentwicklung）及び ÖPNV の事業者への取材や内部資料，そしてそれらに基づいた現地調査によって検討する。

ベルリン州内を運行する ÖPNV に対しては、2010 会計年度の実績で総額 8 億 380 万ユーロの公的補助が投じられている。その内訳は図 1 の通りである。

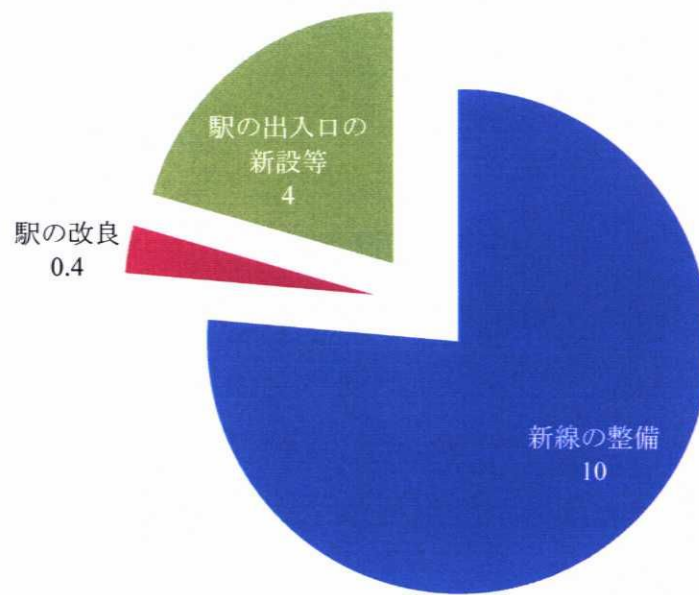


注1 単位は百万ユーロである。

注2 ÖSPV の運営費補助の中には、路面電車の車両の調達コストの 1,630 万ユーロが含まれている。

図 1 各公的補助の支出内訳（2010 会計年度）

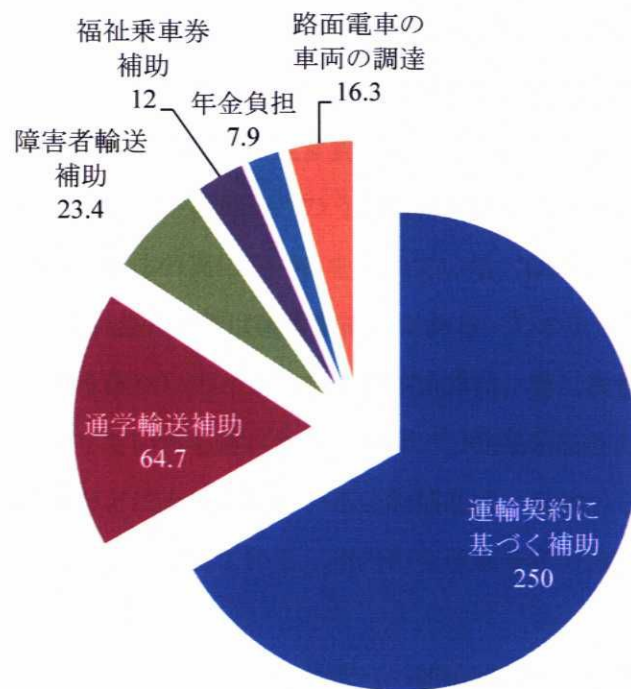
州を越えて運行している地域列車を除いて、さらに細かく支出項目をみると、S バーンの運営費補助は、2 億 3,640 万ユーロ全額が S バーンの運営経費の補償目的に充当されている。一方の資本費補助は、図 2 にあるように、1,000 万ユーロが新線の整備に、40 万ユーロが駅舎の改良工事の前払金として、400 万ユーロが駅の出入口の新設などに用いられている。



注 単位は百万ユーロである。

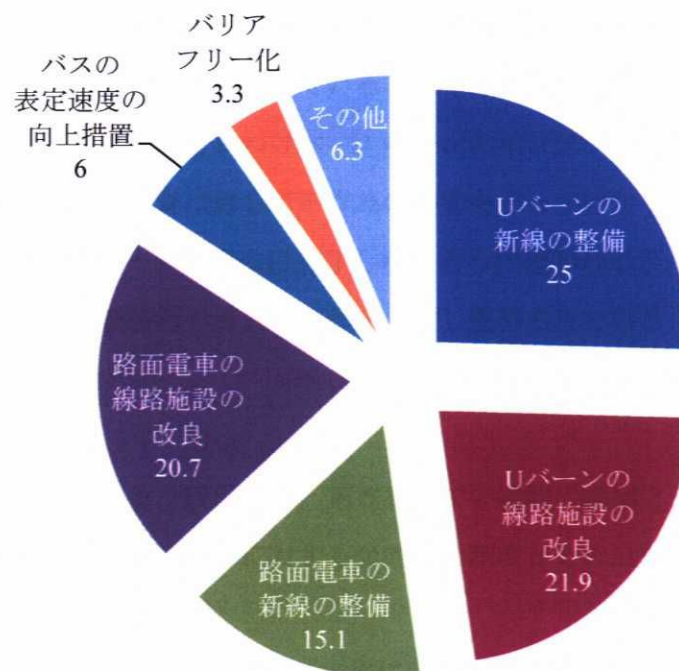
図2 Sバンの資本費補助の内訳（2010 会計年度）

そして、運営費補助の名目で ÖSPV に支出されている 4 億 230 万ユーロの内訳は、図 3 に示す通りである。なお、2 億 5 千万ユーロが支出されている運輸契約（Verkehrsvertrag）に基づく補助とは、ÖSPV の運営経費の補償である。また、同じく ÖSPV に対する 9,830 万ユーロの資本費補助の内訳は、図 4 に示す通りである。



注 単位は百万ユーロである。

図3 ÖSPV の運営費補助の内訳 (2010 会計年度)



注 単位は百万ユーロである。

図4 ÖSPV の資本費補助の内訳 (2010 会計年度)

こうしてみると、ベルリン州における ÖPNV に対する各種公的補助制度の活用状況には、いくつかの特徴があることが分かる。第一に、運営費補助の占める割合が大きいことである。S バーンには、2010 年度の実績で、運営費補助と資本費補助、あわせて 2 億 5 千万ユーロ余りの補助金が投じられているが、このうち運営費補助は 2 億 3,640 万ユーロと、S バーンに支出された補助金全体の実に 94 % を占めている。ÖSPV にしても、2010 年度に BVG に支出されている補助金の 8 割は運営費補助である。この点、第 1 章では、発達史的観点から、ベルリン州内の ÖPNV のインフラの整備水準は、第二次世界大戦前に今日と比べて遜色ないレベルに達していたと述べたが、本章で公的補助制度の活用状況を検討した結果、確かに新線の整備などに支出されている公的補助は、全体からみればごくわずかであり、大半は運営費補助に充てられている。州内の交通事業者の赤字体質が改めて露呈した格好である。

第二に、資本費補助の内訳をみるに、中央駅への連絡が喫緊の課題となっていることである。S・U バーン、路面電車では、中央駅と接続する路線が整備されている。中央駅は 2006 年に設置されたばかりであることから、目下、ÖPNV の各モードで中央駅との接続措置が実施されている。

第三に、冷戦時代に分断されていたネットワークの復旧はほぼ完了したものの、インフラの近代化が今日も依然として続けられていることである。これは、ベルリン州の ÖPNV は長い歴史を持ち、したがってとりわけ S・U バーンのインフラが古いこと、またかつての東ドイツ政府がインフラ投資に対して不作為の姿勢をとっていたことによるところが大きい。インフラの近代化は一朝一夕には完了しないように思われるが、GPS を利用した運行管理システムといった新技術の導入とあわせて推し進められている。

#### 4.2.7 第 7 章「総括」

第 7 章は本論の終章である。後段では、第 6 章までの検討の総括として、現在、ベルリン州において展開されている ÖPNV に対する公的補助制度とその活用状況が示唆するものを読み解きたい。

まず、ベルリン州はじめドイツのすべての州に妥当することとして、MIV と ÖPNV の別なく、国内各地の地域交通全般を対象とする連邦補助制度のあり方が再考されるべきである。解消法に基づく連邦補助は、2014 年に一般補助に転換され、2020 年には制度それ自体が廃止される。したがって、現状のまま推移した場合、ドイツ各地の地域交通を財政的に

支える連邦レベルの枠組みは、地域化法に基づく連邦補助制度が唯一となる。地域化法に基づく連邦補助は、ÖPNV のために支出することが限界であるが、地域交通は ÖPNV がすべてではない。MIV も地域交通の一つである。国内交通市場で圧倒的に MIV が選好されているドイツにあって、MIV は地域交通で大きな役割を演じている。その MIV への財政補助の確保は重要な課題である。また、現状で多額の公的補助を受けてようやく成り立っている ÖPNV にとって、解消法に基づく連邦補助制度の廃止は死活問題である。したがって、遅くとも 2020 年に解消法に基づく連邦補助制度が廃止されるまでに、いかに住民の〈足〉を確保し、社会的ミニマムの要請を満たすかという問題を含めて、地域交通に対する連邦補助制度のあり方が再考されるべきではないか。

次に、財源選択の問題である。地域化法に基づく連邦補助は鉱油税を原資としているが、これは主に自動車ユーザーからの収入で ÖPNV を整備していることに他ならず、ともすれば受益者負担の原則に反する。この点、たとえば MIV から ÖPNV に需要がシフトし、もって道路混雑が緩和するよう ÖPNV に支出するなど、可能な限り受益者負担の原則に従って公的補助を支出することが肝要である。あるいは、ÖPNV を地方公共財と捉えて、キャピタリゼーション仮説を適用し、ÖPNV がもたらす地価の上昇分相当額を州が土地税（Grundsteuer）を賦課して回収し、それでもって州内各地域の ÖPNV の整備や欠損の補填を行うことも模索されるべきである。

最後に、ベルリン州独自の問題として、巨額の公的補助が当地の ÖPNV の運営を非効率ならしめているように見受けられる。確かに、ベルリン州の ÖPNV のインフラは古く、第二次大戦後の東西分断と再統一という特異な事情もあるので、とりわけインフラ整備において、同州の ÖPNV が多額の財政補助を必要としているのは無理からぬことであろう。しかし、新たなインフラの整備に対しては、現地でも議論の余地のあるところである<sup>19</sup>。非効率の傾向はオペレーションの領域でより顕著で、たとえばベルリンでは、各モードで日常的に終夜運転が行われている。東京よりも明らかに輸送需要の少ないベルリンで、しばしば公共交通の終夜運転が実施されている事実は、わが国の感覚ではにわかに信じがたい。しかし、補助金制度の評価軸は効率性だけではない。この点、各種公的補助制度は連邦法なり州法なりにのっとって執行されている。したがって、建前上は、現在のベルリン州における ÖPNV に対する各種公的補助制度は、ドイツ国民又はベルリン市民が是としていることになる。

---

<sup>19</sup> たとえば、U バーン 5 号線の延伸措置に対しては、専門家から痛烈な批判が浴びせられている。

そうした価値判断も加味すると、現行の州内の ÖPNV への補助金政策の当否は一意でない。そうはいっても、財政補助の規模が巨大であることが運営の非効率を惹起していることは否めない。そこで、各種公的補助の規模を漸次縮小して、効率的な補助金の支出、ひいては効率的な ÖPNV の運営を促すことが検討されてもよいのではないか。

## 5. 本論の成果

本論は、筆者の修士論文における課題を出発点にしている。それは、国内交通市場で圧倒的に MIV が選好されているために、独立採算では存立し得ないドイツ各地の ÖPNV にいかなる公的補助制度が運用されているか子細に制度研究を行なった上で、それが具体的にどのように活用されているか明らかにすることである。ついては、首都であるがゆえに別途の措置が講じられているベルリン州をケーススタディに取り上げて検討した。

その結果、ベルリン州を運行する ÖPNV に対しては、全国共通の二つの連邦補助制度、すなわち解消法及び地域化法に基づく連邦補助制度と州政府による財政補助制度に加えて、首都であるために別途首都助成協定に基づく連邦補助制度が運用されていることが判明した。また、それら公的補助が、2010 会計年度において州内の ÖPNV に具体的にどのように支出されているか明らかになった。そこから、ÖPNV を対象とする連邦補助制度周辺の問題点とベルリン州での運用実態の問題点が浮かび上がった。

これまで、GVFG に基づく連邦補助制度や地域化法に基づく連邦補助制度を個別に取り上げ又は両制度を概観した先行研究はあったが、州政府による財政補助制度や首都助成協定に基づく連邦補助制度、さらには財源として重要な役割を果たしている鉱油税制も含め、ÖPNV に対する各種公的補助制度を包括的かつ徹底的に検討した先行研究はなかった。また、各種公的補助制度が具体的にどのように活用されているか、子細に検討した先行研究もなかった。本論は、法改正の展開を逐一追うことで、先行研究では達成できなかった高い精度でもって、鉱油税制を含めた各種公的補助制度の制度研究に成功している。加えて、ベルリン州政府当局や州内の交通事業者への取材結果と内部資料を活用する一方で、現地調査による裏づけを行い、各種公的補助制度の最新の活用状況をレポートしている。そして、そこから、連邦補助制度が現在抱え又は将来的に抱えることになるであろう問題点を指摘し、提言を行うとともに、ベルリン州における各種公的補助制度の運用実態の問題点の指摘と提言を行うことにも成功している。

なお、あくまで副次的な成果であるが、本論はベルリン州の ÖPNV の発達史を論じた研

究としても位置づけられよう。本論第1章ほど広範にベルリン州のÖPNVの発達史を取り上げた研究は、独語文献にもない。

## 6. 本論の発展性

次いで、本論の発展性に関して言及したい。本論の最大の発展性は、ドイツ全国の地域交通政策、具体的にはÖPNVを対象とする補助金政策の研究に発展しうる点である。1996年に地域化が導入されて以来、同国の地域交通は各州が責任を負っている。つまり、州ごとに独自の地域交通政策が展開されている。したがって、16州すべての状況を網羅しないことには、全国の地域交通政策を研究したことにはならない。その意味で、ベルリン州の状況について研究した本論は、ドイツの地域交通政策の一面を捉えたに過ぎない。

そうはいても、本論は他の州、ひいては全国的な地域交通政策を研究する上での基礎的研究成果としての地位を占めているように思われる。それというのは、解消法に基づく連邦補助制度及び地域化法に基づく連邦補助制度は、ベルリン州だけでなく、全国共通で運用されている公的補助制度であるからである。他の州又は全国の地域交通政策を研究する場合、本論はその基礎的研究成果としてリファーされるであろう。

また、本論はドイツの地域交通政策を研究する際の手法を示したものとしても位置づけられるように思われる。本論は、ベルリン州政府当局及び同州の交通事業者の情報に大きく依存している。それもそのはずであり、いうまでもなく、州政府による財政補助の使途は州政府の裁量であるし、連邦補助にしても、大枠は各連邦法が規定しているが、具体的な使途については州政府の裁量に委ねられている。確かに、地域化法に基づく連邦補助は、特にSPNVを助成するために支出されるべきであると規定されている。しかし、SPNVに優先的に支出した残部の使途は州政府に委ねられていて、実際には各州の判断で広くÖPNVに支出されている。そして、投資プロジェクトの詳細など、実務面では交通事業者が情報を掌握している。したがって、ある州におけるÖPNVに対する公的補助制度を中心とする地域交通政策を研究する場合には、当該州政府及び当該州内の交通事業者にあたるべきであることを明らかにした。

本論での経験をもとに、今後、他の州では公的補助制度がどのように活用されているか研究し、最終的には、現行の公的補助制度に対するドイツ国内の議論も踏まえて、同国の地域交通政策の全国的な趨勢を究明したい。本論はその足がかりとなろう。

今一つの発展性は、わが国の地域交通政策、とりわけ地方部における〈足〉の確保問題



に対し、有用な示唆を与えうる点である。わが国でも、公共交通が独立採算で存立することが困難である地方部では、地域住民のモビリティの確保が大きな課題となっている。そこで、交通基本法なる法律を制定し、あまねく国民の「移動権」を保障しようとする動きがある。つまり、地域公共交通を活性化することで、高齢者や障害者といったいわゆる移動制約者の〈足〉を確保しようというのである。法案では、「移動権」を保障するために必要な財政上の措置は、政府が講ずるものと規定されているが（第 12 条）、わが国では、事業者に独立採算を求める風潮が根強いだけに、地域交通に対する公の責任を明文化している交通基本法は画期的であるといつてよい。ただし、政府による財政措置の客体である地域公共交通の定義がなされていない上に、財源など、具体的な費用負担のあり方については何ら規定されておらず、交通基本法の理念を実現するためには、さらなる検討とこれに基づく立法が必要となろう。その際、距離にして 50 km、時間にして 1 時間を地域公共交通の基準とし、市民のモビリティの確保に大胆に舵を切っているベルリン州ないしドイツの事例は参照に値すると考える。

一方で、少なくともベルリン州では、巨額の公的補助がかえって非効率を生ぜしめていることが強く疑われることから、「移動権」の保障という大義名分の下に、なし崩しの補助が行われることのないよう、同州、ひいてはドイツの事例を他山の石とする姿勢も求められる。

## 7. 本論の課題

ところで、本論には課題があることも確かである。

第一に、分析対象として「地域交通」を謳ってはいるものの、実際上は ÖPNV に特化している点である。第 7 章での解消法に基づく連邦補助制度が廃止された後の将来展望など、一部で MIV を含めた検討を行っているが、やはり論点の中心は ÖPNV である。既述の通り、ドイツの地域交通において MIV は重要な役割を演じている。そうである以上、MIV についてもあわせて検討しなければ、本当の意味で同国の地域交通政策を検討したことにはならない。ただし、あえて ÖPNV を対象とする公的補助制度に集約して論じたことで、筆者のこれまでの研究ストックを最大限に活用し、より深い議論を展開することができた。

第二に、上記の点と関連して、DB AG の子会社 DB<sup>20</sup>レギオ（Regio）社が運行している地域列車や BVG が運航している船を捨象している点である。確かに、地域列車は州際を

---

<sup>20</sup> ここでいう DB は、Deutsche Bahn の略称である。

運行しており、必ずしもベルリン州内の ÖPNV とはいえないし、もっぱら運営費補助のみ支出されている点でも、地域列車を他のモードと同列に取り扱うことには違和感を禁じ得ない。また、一般に船が地域住民の〈足〉として認識されているとはいいがたく、現にベルリン州内における船の輸送実績は僅少である。しかるに、両者は部分的に州内の ÖPNV の一翼を担っていることから、地域列車及び船を含めた検討が望まれる。

第三に、本論では制度・現状分析に重きを置いており、たとえば公的補助の配分効率の実証分析や連邦・州両政府の財政面からのアプローチ、また財務分析や事業者間の競争といった交通事業者に焦点をあてた検討は行っていない点である。これほどまでに徹底して制度・現状分析を試みた先行研究は存在しないので、それが本論の意義を損なうものではないと考えるが、補助金制度を論ずる以上、上述の視点からの分析も必要である。

しかしながら、これらの課題は、見方を転ずれば本論の将来的な発展性であるといつてよい。本研究をステップとして、これからますます研究を深めたい。