

2019年12月23日

第6回 公共交通マーケティング研究会  
沼津場所「交通事業者間の連携方法」

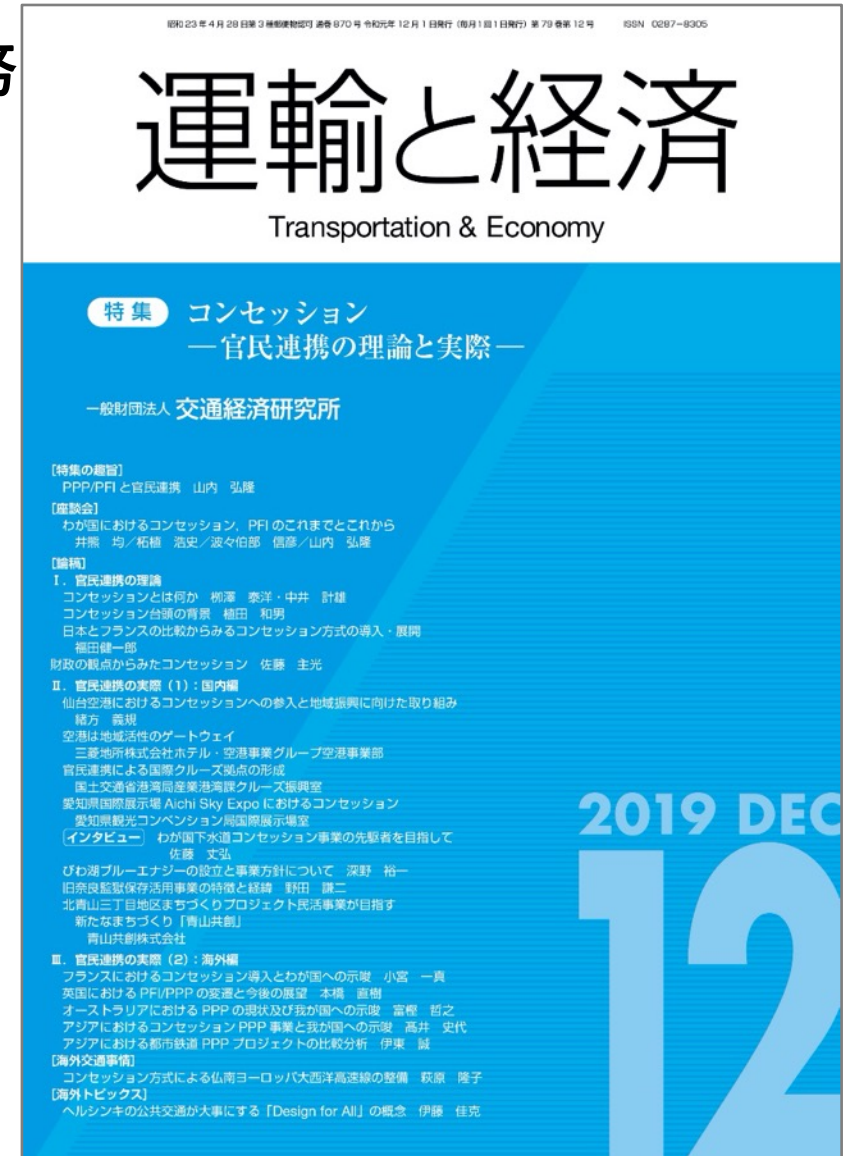
# 欧州の運輸連合等の実情と 事業者間調整

交通経済研究所 渡邊 亮

[ryowatanabe@itej.or.jp](mailto:ryowatanabe@itej.or.jp)

# 私はこんな人です。

- 交通経済研究所（旧運輸調査局）勤務
  - 14年前（最後の新卒入社です）
- 会社の生い立ち（ざっくり）
  - 戦後、交通の復権を目指し設立
  - 当時から海外の交通を調査
  - 今もその調査・研究が柱の一つ
- 今の仕事
  - 主にこれの編集やっています→  
（毎月×切に追われてます&  
皆様にご迷惑おかけしています）



# そんなことはさておき...

皆さんに質問です。

そんなことはさせておき...

「運輸連合」って  
知っていますか？

# 運輸連合とは？

Verkehrsverbund

交通

束ねる

# 運輸連合とは？

ある一定の地域で複数の  
交通事業者が一体的に※  
サービスを提供するための主体

※「一体となって」ではない

# よくイメージされる運輸連合

地方自治体（州政府）

契約の発注と  
対価の支払い

契約の発注と  
対価の支払い

運輸連合

契約の発注と  
対価の支払い

輸送サービス  
の提供

鉄道会社

トラム会社

バス会社

バス会社

# 運輸連合の歴史

- **1965年** ハンブルクで誕生(HVV)
  - 当初は事業者中心の組合
- **1970年代** 5大都市圏で結成
- **1980年代** 大都市圏を中心に拡大
- **1996年** 地域化の実施
  - この頃 行政の関与が強い運輸連合が郡部でも増加
  - 1997年 HVVも自治体主導で再出発



# 運輸連合が生まれた背景

- 公共交通利用者の減少
- 利用増を目指し事業者が結託
- 一種の事業者間カルテル
  - ∴ 日本では独禁法違反の恐れ

# 運輸連合でやっていること

- ダイヤの策定
- ゾーン・共通運賃
- 収入の配分
- 一体的な旅客案内

# 運輸連合の現状

ドイツ国内に  
いくつあると  
思いますか？

# 運輸連合の現状

60超

# 運輸連合の現状

- カバース率
- 国土の2/3
- 総人口の85%
- 当然バリエーションも豊富！

# 実は変幻自在な運輸連合

地方自治体（州政府）

契約の発注と  
対価の支払い

運輸連合

契約の発注と  
対価の支払い

輸送サービス  
の提供

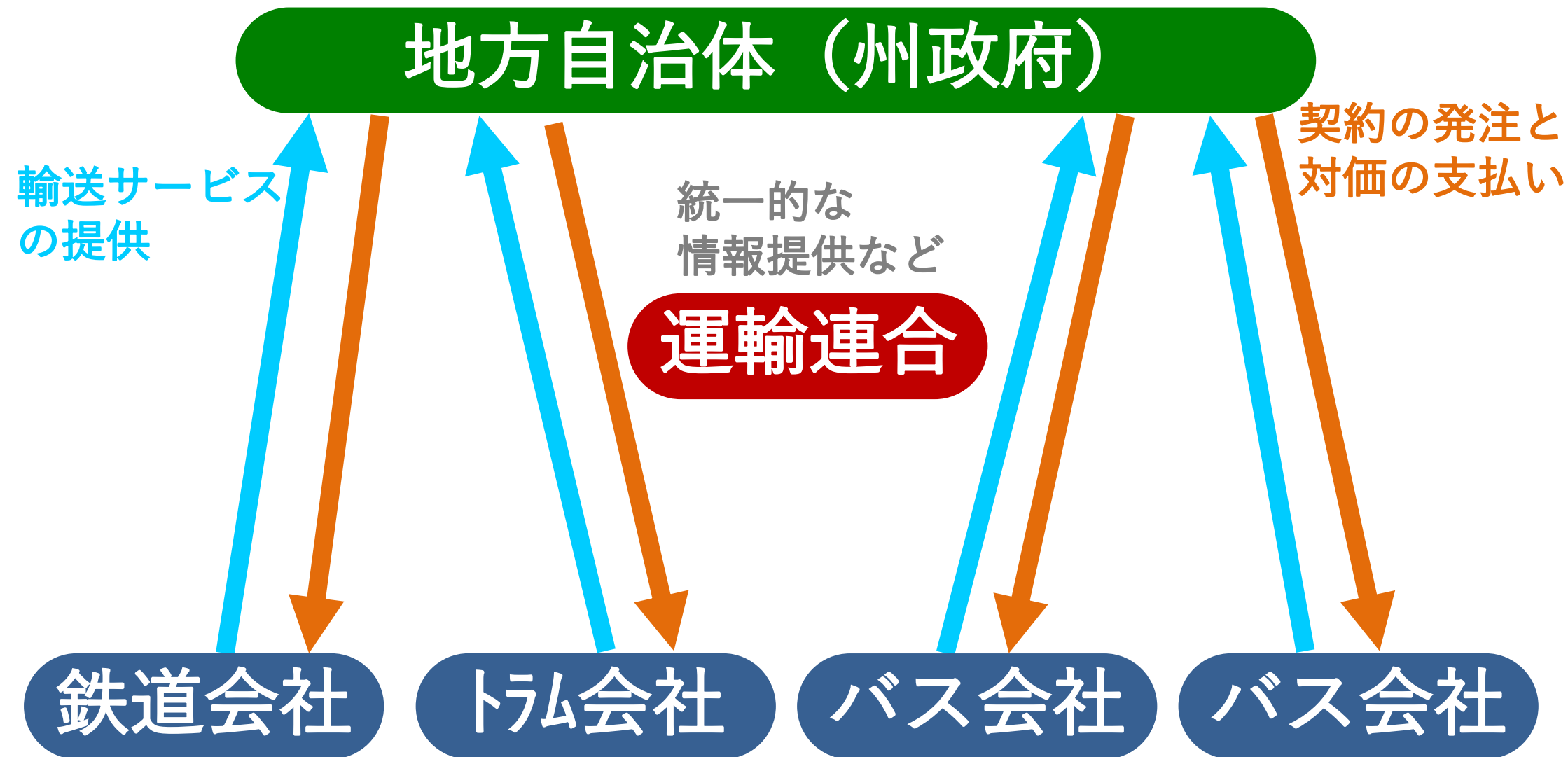
鉄道会社

トラム会社

バス会社

バス会社

# こんな形態もある運輸連合



# ダイヤ調整の原則

自治体が運賃・路線・頻度等の  
仕様を策定、発注する



# ダイヤ調整の原則

自治体が運賃・路線・頻度等の  
仕様を策定、発注する  
(ことに一応なっている)

# ダイヤ調整の実情

- 自治体の能力・リソース
  - どうしても限りがある。
  - 全部分かる人はまずいない。
- 事業者を中心に検討

# 事業者間の運賃配分

ドイツはIT先進国、  
ITを駆使したクールで  
セクシーな仕組みが  
存在するに違いない。

# 実は……

全くそんなこと  
ありません。

# 運賃配分の実情

- ① 大規模乗込調査
- ② 集計と分析
- ③ 配分案の決定
- ④ 事業者間の交渉

# 笑えない話

アプリを導入したら、  
1回券（普通券）の発売実績が  
すごく伸びた！  
利用促進に繋がった！！

# ある冷静なツツコミ…

検札官を見つけると慌てて  
きっぷを買うようになった  
だけじゃん。

# でも基準はあるんじゃないよ？

- サービス提供量(車両キロ)
- 輸送量(人キロ)
- モードによる傾斜配分



# 算定基準あれこれ

基準	算定指標	特徴・課題
輸送力	車両キロ	○運行量が多い事業者が有利 ○事業者が輸送量を無視して 頻度・路線を拡げたがる
輸送量	人キロ	○利用者が多い事業者が有利 (大概、中心部) ○郊外路線の事業者に不満感
モード別	モード別 コスト	○どう傾斜をつけるか

# 味付けは…

- 政治的配慮

- 事業者間の力関係

→ 全部ひっくるめてぬるっと。

# 日本と海外の違うところ

- 実はフリーきっぷは  
日本ほどありません。
- 特に施設やお店との  
タイアップはわずか。

# なぜ？

- 色々理由はありそうだけど…  
(受委託の関係や関連事業がないetc.)
- 一日乗車券が一番お得!

# 惜しい！日本。

- MaaS、花盛り
- 日本だってMaaSでは  
トップランナーだったのに  
...
- MaaS = Mobility as a Ticket

# 惜しむべきは…

- 時代のニーズに即して  
変化できなかつたこと
- チケットの電子化
- ニーズに合わせた商品の改廃
- フリー区間・対象施設の見直し

# 注目は集める運輸連合

日本人も昔からよく視察に行く  
…けど、実現しない。

# なぜ？

成功例（＝特異な例）

ばかり見に行くから。

結果、ため息をついて

帰ってくる。



# 日本でも…

富山市や豊田市と

同じことが

できますか？

# 某都市での通訳のひとこと

「日本人がたくさん、  
わざわざタクシー  
乗りにここまで  
来るんですよ～。」

# 言いたいことは…

海外視察がダメ！

…ということじゃなく、

(※そんなこと言ったら、自分が行けなくなっちゃう…)

# 本当に言いたいことは…

- ✓ 運輸連合の仕組みを全て！  
一度に!!移転させようとせず、
- ✓ その中のなにが参考になるか  
見極めが肝心

# 結語

- ✓ 運輸連合は手段であって  
目的ではない
- ✓ 運輸連合ができれば問題は  
全て解決する…わけじゃない

# 結語

- ✓ 使いづらい運輸連合は使わない
- ✓ その仕組みを使っていかに  
公共交通を便利で使いやすい  
ものにするか

# そのためには…

フツターの例を見ることが大事。

ドイツの運輸連合だって、

日本と同じ悩みを抱えている

ところはたくさんあるんです。

# イメージと現実

イメージ



現実





# ドイツは自動車大国ですよ？

旅客の輸送機関分担率

自動車：約9割

公共交通：1割弱

# ドイツでも大変な人材確保

日本でやったら  
怒られますかね…？  
怒られますよね。。。

# 本発表は…

あくまで発表者の個人的見解であり、  
発表者の所属する組織の見解を  
示すものではありません。

主な参考文献：

土方まりこ（2010）、「ドイツの地域交通における運輸連合の展開とその意義」『運輸と経済』第70巻 第8号