

Column

ボランティアによって運営されているドイツの「市民バス」

一般財団法人交通経済研究所 主任研究員 土方 まりこ

既述の通り、ドイツには「自給自足によって生活財が賄われていた時代とは異なり、都市生活者が増加した現代においては、人々が必要とする生活財は供給される必要があり、かつ行政はこれを保障すべきである」とする「生存配慮」の概念が存在する。そして、この「生存配慮」の任務に属するサービスには、都市交通も含まれている。

もともと、その運営には費用負担が伴う以上、行政、交通事業者ともに経済性や効率性を完全に度外視できるというわけではない。利用者が減少し、将来的にもその増加が見込めないような公共交通路線は、大都市の周縁部を含む各地で廃止を余儀なくされてきた。

しかし、そのようなエリアにおいても、自家用交通以外の手段によった移動に対する住民の需要は残存するため、福祉政策的な観点にも鑑みて、代替輸送サービスの提供が所轄の市町村によって志向されることになる。その結果、路線タクシー、タクシーバス、呼び出し乗合タクシー、呼び出しバスといった複数種の乗合交通システムが全国で実装されてきた。これらは、投入車種、経路やダイヤの固定の有無といった仕様がそれぞれ相違しており、対象となるエリアの人口や住宅の集積状況等に応じて適切であると判断されたものが採用されている。

ところで、上述のような乗合交通システムと同じく、輸送需要の縮小に対応しつつ、公共交通路線の不足も補完すべくドイツ各地で導入されてきた近距離交通として、「市民バス（Bürgerbus）」と呼ばれるサービスが存在する。この市民バスは、公共交通空白地域対策を検討していたノルトライン＝ヴェストファーレン州による支援の下、1985年に初めて具現化された。

あらかじめ定められた経路とダイヤに沿って運行されることが多く、また、運賃体系が運輸連合のものに組み込まれていることも少なくないため、市民バスによる輸送サービス自体は、通常の路線バスのそれと同内容であるようにも見受けられる。しかし、路線バスやその他の代替輸送サービスとは異なり、市民バスの運行にかかる業務は、ボランティアでその執行に従事する市民によっ

Column

て設立された登記社団（eingetragener Verein）が担っている。

市民バスを運転する運転士も、各登記社団に所属する一般市民からなっている。普通自動車の運転免許で運転可能な座席定員9名（運転士を含む）の小型車両を用いることにより、一定程度の運転経験を積んだ者であれば、健康診断をクリアし、旅客輸送許可証を取得すれば、市民バスの運転士となることが可能となっている。ただし、運行経費を抑制することが重視されているため、運転士も無給である。近代的な地方自治が成立した19世紀初頭のドイツでは、市民が無給で行政実務に参画するという名誉職制度が導入されたが、市民バスの運転士もこの名誉職として位置付けられている。そうした背景があることから、市民バスの運転士は、地域社会との関わりや他者への貢献を通じて生きがいを得ようとする定年退職者等によって多くを占められている。なお、バス路線の運営において必要とされる専門的なノウハウ等については、登記社団と契約を締結した地元のバス事業者等が提供している。

市民バスの運営経費は、まずは運賃収入や寄付金によって賄うことが目指されるが、通常はそれらのみでは不足するため、バスが走行するエリア内に所在する市町村が欠損を補填するほか、州が財政支援を行っていることもある。

ノルトライン・ヴェストファーレン州で開始された市民バス運営の試みは、当初は一部の他州への波及が見られた程度であったが、1990年代半ば以降は、旧東独地域を含むドイツ全土へと拡大するに至っている。とりわけ、2013年の旅客輸送法（PBefG）の改正に際し、市民バスの運営に関する規制が緩和されたこともあり、近年においてもその路線の開設数は増加している（2016年8月時点で、ドイツ全国で290の市民バスが稼働）。さらには、登記社団を設立せず、バス会社等による関与も受けずに、道路公共交通を管轄する自治体（郡や市町村等）が直接的に路線の運営を主導するという事例も出現する等、市民バスの事業形態にも多様性が生じてきている。

いずれにせよ、ボランティアベースでの地域の足の確保という経験において長年に渡る蓄積を有し、かつ、その実績をますます充実させつつあるドイツの市民バスの運営からは、わが国としても学ぶべき事柄が少なからず見出せるものと考えられる。