

## シュレーズヴィッヒ = ホルシュタイン近距離運輸連合

Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH)

## 1. シュレーズヴィッヒ ≡ ホルシュタイン州の概要

シュレーズヴィッヒ = ホルシュタイン近距離運輸連合 Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (以下、NAH.SH) はシュレーズヴィッヒ = ホルシュタイン州 (以下、SH 州) 全域を管轄区域とした運輸連合であり、そのオフィスは SH 州の州都でもあるキール Kiel 市に所在している。

SH 州はドイツ北端部のユトランド半島の付け根部分に位置する州であり、北はデンマークと国境を接し、東はバルト海、西は北海に面している。南にはハンブルクとニーダーザクセン州、南東部はメクレンブルク = フォアポンメルン州に接しており、特にハンブルクとは都市圏としてのつながりが強く、前章の HVV と NAH.SH はその運賃エリアが重複している部分もある (詳細は後述)。

SH 州内には 11 の郡と 4 つの郡独立市がある。総人口約 280 万人に対し面積が約 15,800km<sup>2</sup> であり、人口密度は約 177 人 / km<sup>2</sup> と比較的 low、公共交通の維持、確保が重要な課題となる地域が多く含まれる。

表 6-3-1 SH 州内の郡独立市および州全体の基礎情報

郡独立市	人口 (万人)	面積 (km <sup>2</sup> )	人口密度 (人 / km <sup>2</sup> )
キール (Kiel)	24.8	119	2089.7
リュubeck (Lübeck)	21.6	214	1009.9
ノイミュンスター (Neumunster)	7.9	72	1107.1
フレンスブルク (Flensburg)	8.9	57	1560.4
上記含む SH 州全体	280	15800	177

## 2. NAH.SH の設立経緯と担当任務

NAH.SH は 2014 年に結成された比較的新しい運輸連合である。SH 州では、1996 年の地域化法施行以降、州に移管された近距離鉄道交通 SPNV に関する任務を担当するため、LVS 社 (Landesweite Verkehrsservice GmbH) という地域鉄道を管轄する会社を設立し、ドイツ鉄道を始めとする事業者に発注する形態をとってきた。この LVS 社が NAH.SH の直接的な前身組織にあたる。

一方で運賃制度は、一部の地域では独自の共通運賃制度が導入されていたほか、2002 年に州内の鉄道の統一運賃、2005 年には鉄道とバスの共通運賃が導入されたが、SPNV を管轄する LVS と ÖSPV を管轄する各郡・郡独立市が別個に活動していたため、共通運賃に関する利用者への情報提供が十分ではなかった。LVS が NAH.SH (運輸連合) に発展的に改組されたのは、州内の共通運賃・公共交通システムを発信するコミュニケーション機能を強化する必要性、また近距離交通計画やダイヤ編成、インフラ投資など各種計画やマーケティングについて、鉄道とバスが共通して取り組んだ方がより効果的であること、対外的には州の交通を代表する立場として政治家と折衝すること、隣接する HVV と同じ立場で議論できるようになることも目的として挙げられる。

表 6-3-2 NAH.SH の業務部門

部門	主な業務
計画	州の近距離交通計画策定、SPNV の時刻表作成、インフラ整備計画、(一部の郡の)バス交通の計画(時刻表、車両計画等)の策定
経済	SPNV の事業者の公募・選定・契約、補助金の管理と配当
コミュニケーション	マーケティング、共通運賃に関する公共への情報発信、一般旅客からの苦情対応、障害発生時の返金対応など

NAH.SHの主要な業務領域は、計画、経済、コミュニケーションの3分野であり、2018年3月時点で35名が勤務している。2014年に設立されて以降、LVS時代から引き継いだSPNV(鉄道)に関わる業務に加えて、徐々に活動領域は広がっているが、一般的な運輸連合の業務の全てを担うには至っていない。

一部の郡・郡独立市ではNAH.SHに業務を委任する形で、ÖSPV(バス)の事業者公募・発注・契約を担うようになっているが、全地域でNAH.SHが携わっているわけではない。また共通運賃の設定・運用(事業者への分配など)については、NAH.SHとは別にNSH社(Nahverkehr Schleswig Holstein GmbH: シュレースヴィツヒ=ホルシュタイン近距離交通有限会社)という事業者が主体の会社があり、そのNSH社が担っている。NAH.SHの出資者は、SH州と州内の郡・郡独立市であり、行政機関を代表する立場として活動しているのに対し、NSH社は交通事業者の立場を代表するものであり、2019年現在はこれらが併存しているが、将来的には運賃に関する業務・権限もNAH.SHに移行することを目指している。

### 3. NAH.SHのもとで運営される 公共交通機関と運賃制度

#### (1) NAH.SHにおける鉄道ネットワーク

NAH.SHのエリアで運行されている鉄道のネットワークは図6-3-1に示すとおりである。州内に散在する郡独立市を中心とした主要拠点間を結ぶようにドイツ鉄道の路線があり、REやRBがそれぞれ概ね毎時1本程度の頻度でネットワークを形成しているほか、ハンブルク近郊ではAKN鉄道の路線もある。線の太さは旅客需要の大きさを示しており、ハンブルクーキール間やハンブルクーリュベック間などはハンブルクへの通勤需要などで流動が大きく

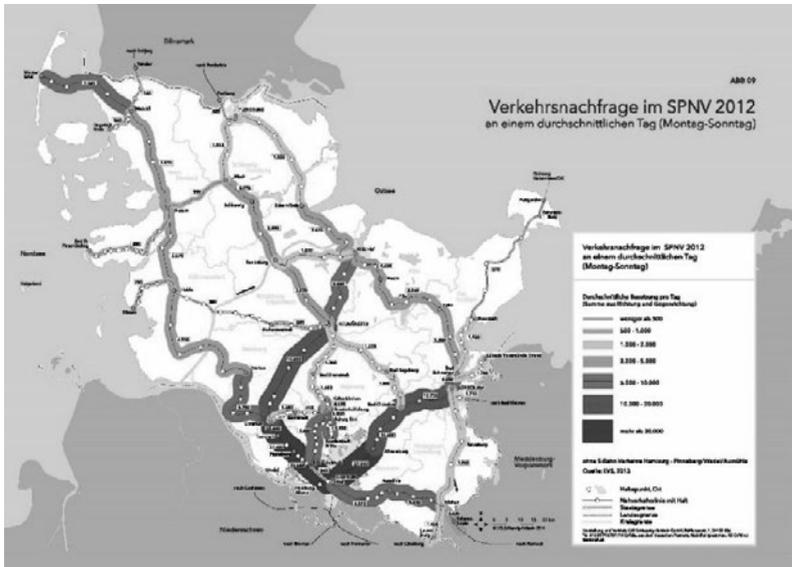


図 6-3-1 NAH.SH における地域鉄道ネットワークと輸送密度  
(出典 :SH 州近距離交通計画 (LNVP bis 2017)p22)

なっているほか、北西端に位置する観光地であるズィルト (Sylt) 島は自動車では渡ることができないことから鉄道の輸送量が多くなっている。

## (2) 地域レベルの交通計画

NAH.SH では州の近距離交通計画に加え、郡レベルの交通計画策定の補助も行っている。図 6-3-2 に示す SH 州北部の 2 つの郡 (ノルトフリースラント郡、シュレースヴィッヒ・フレンスブルク郡) と郡独立市 (フレンスブルク市) では複数の郡にまたがる計画を策定した。この計画では、都市の規模、交通需要に応じた 3 階層の交通ネットワーク計画を立て、例えばレベル 1 (Netzebene1) では毎時 1 本、レベル 2 (Netzebene2) では 2 時間に 1 本といったサービスレベルが設定されている。人口が希薄な地域も多く、レベル

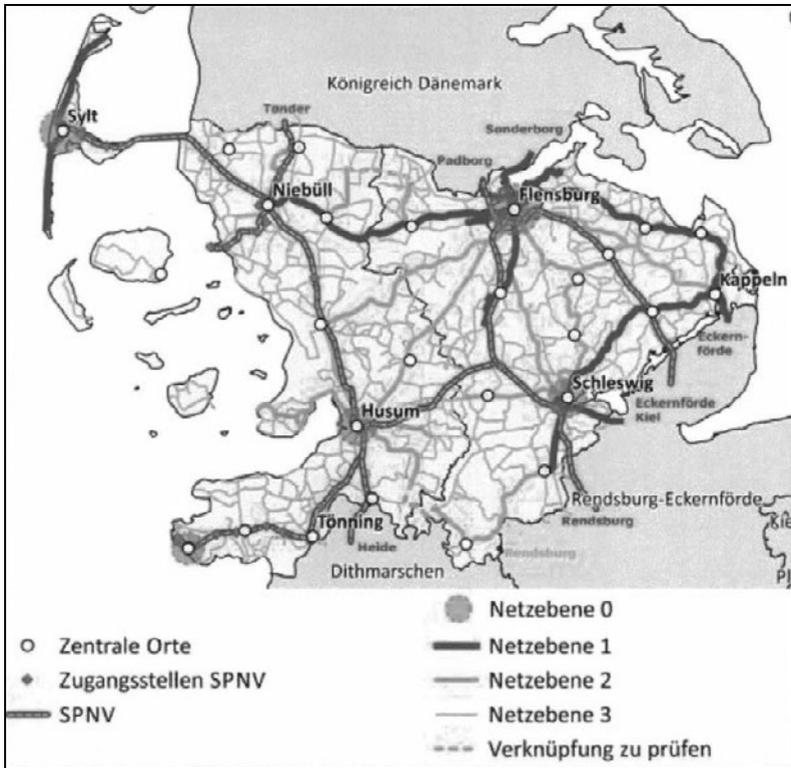


図 6-3-2 郡・地域レベルの交通計画の例

(出典：NAH.SH 提供資料)

3(Netzebene3)の階層では定時運行ではなくデマンド型バスや市民バスなどの導入が検討されている。

### (3) NAH.SHの運賃制度

NAH.SH 結成以前の2005年にはSH州内の鉄道・バス共通運賃が導入されたが、州内にはそれ以前から共通運賃を導入していた地域があり、またHVVの管轄するエリアもあるため、それらと重複・併存した複雑な運賃体系となっている(図6-3-3)。重複する地域では、移動が地域内で完結する場合はその地域の運賃が適用さ

れ、地域外に出入りがある場合はNAH.SHの共通運賃が適用される。NAH.SHの運賃は対距離制であるのに対し、HVVはゾーン制運賃を採用しており、特に遠距離を移動する際にはHVV運賃の方が割安な運賃設定となっている。HVVエリアに近接したノイミュンスターやリュューベックなどの都市からハンブルク市内への移動はSH州運賃が適用されるが、HVVエリア内の運賃より高額であり、不公平感から改善の要求も挙げられているが、抜本的な改編には至っていない。

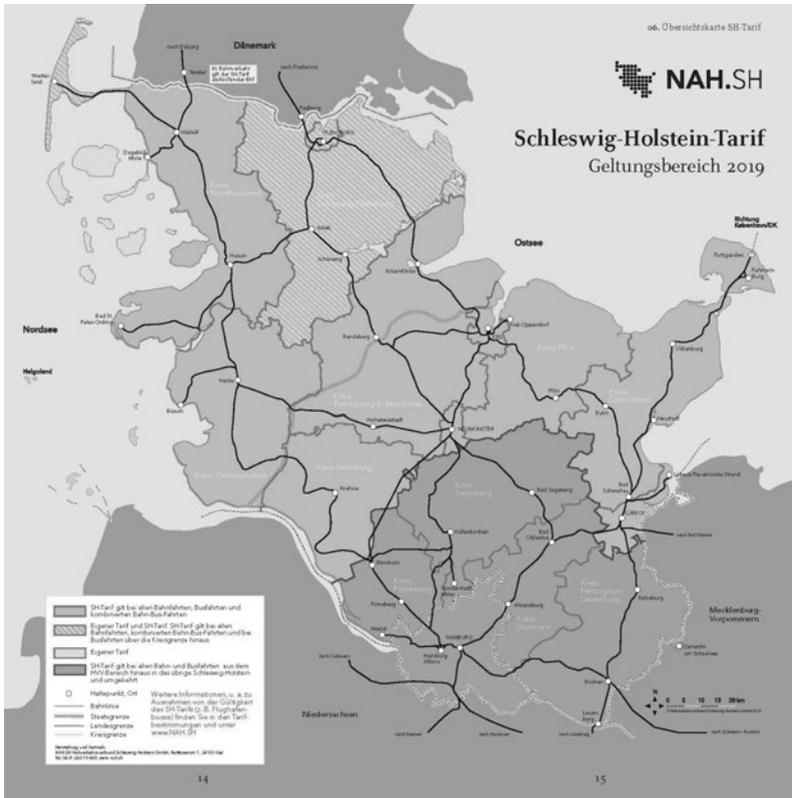


図 6-3-3 NAH.SH エリアの運賃制度

(出典 :NAH.SH Tarifbroschuere p14-15)

## 4. SH州における公共交通に対する補助金の流れ

NAH.SHの管轄するエリアの公共交通機関の運営に関する総費用は2017年時点で約700百万€であり、これに対して運賃収入は約280百万€と、運賃カバー率は約40%である。運賃収入で賄えない部分については各種の補助金が交付されており、そのうちNAH.SHが主体的に関わるものは図6-3-4に示すとおりである。NAH.SHはSH州全体の鉄道を中心とした公共交通に係る任務を担当していることから、地域化法に基づき連邦から州に配分される補助金、州独自の補助金を一括して管理しており、大部分(220百万€)はSPNVの運営補助金として支出されるが、ÖSPV(60百万€)やNAH.SHの運営など(10百万€)も使途として挙げられている。また郡・郡独立市もそれぞれに独自財源によって約100百万€をÖSPVに対して補助している。

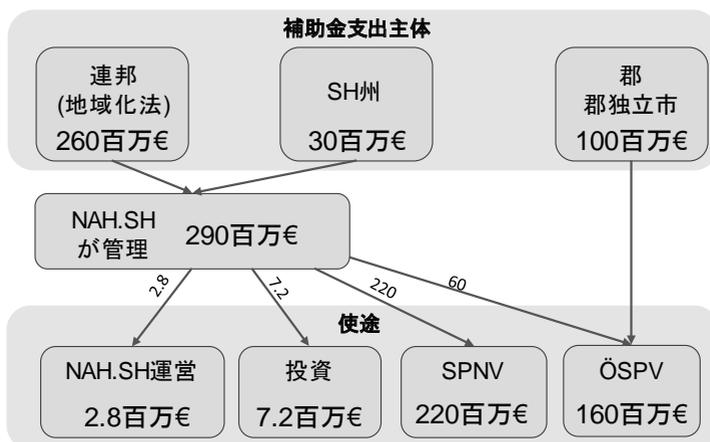


図 6-3-4 SH州における公共交通機関運営のための補助金

(出典：ヒアリングをもとに筆者作成)

1 図 6-3-4 の枠組みの他に障害者の公共交通利用に対する補助金などが別途交付されている。

## 5. 今後の展開と示唆

NAH.SH は新しく発足した運輸連合であり、その具体的な活動は端緒についたところであるが、前身の LVS 社時代から通じて、公共交通の利用者を増加させている。今後人口の減少・高齢化が見込まれる状況にあるが、SH 州の近距離交通計画では公共交通利用者をさらに 50% 増加させることを目標として、鉄道・バスそれぞれでプロジェクトが計画されている。

SH 州はドイツの中では比較的人口密度が希薄な地域であり、もとより公共交通機関の利用割合は高くはなく（ドイツ全体が 8.5% に対して SH 州は 6.4%）、既述の通り公共交通の採算性も決して高いとは言えない。このような地域にあっても、近距離交通計画では政治家や専門家による「より多くの公共交通の車両を」、「変革のチャンスだ」など積極的な発言が掲載されており、計画に記載されたプロジェクトが推進されることが期待されている。計画では鉄道ネットワークの改良・強化が中心的に位置づけられているが、既存の鉄道が無い地域・区間では「快速バス」を新たに州が発注する形で運行させることも計画されており、地域特性・需要・既存インフラに応じて最適な交通機関のあり方が検討されている。

州内には突出した大都市が無く過疎地域も多い、このような条件は日本の三大都市圏以外における県（あるいは複数の県が連なる地域）と近似している。NAH.SH による今後の公共交通の発展の成果は、日本の地方部における公共交通の運営・投資のあり方に示唆を与えるものと考えられる。