

シュツットガルト運輸・運賃連合

Verkehrs und Tarifverbund Stuttgart (VVS)

1. VVS 管轄エリアの概要

シュツットガルト運輸・運賃連合 Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) は、ドイツ南部バーデン・ビュルテンベルク州の州都、シュツットガルト市を中心として、4つの郡で構成されるエリアで運営されており、シュツットガルト市を始めとした各市・郡の人口は下表の通りである。運輸連合の区域に南東に接するゲッピンゲン郡 (Göppingen) を加えた地域ではシュツットガルト都市圏 (Verband Region Stuttgart) という都市圏連携の枠組みが機能している。



図 6-5-1 VVS エリアを構成する市・郡の位置関係

1 現状でも VVS の運賃はゲッピンゲン郡の一部でも適用されているほか、将来的には全面的に運輸連合区域に編入することが検討されている。

表 6-5-1 VVS エリアの郡・郡独立市の人口及び人口密度

郡・市	人口 (万人)	面積 (km ²)	人口密度 (人/km ²)
シュツットガルト市 (Stuttgart)	62.8	207	3,034.0
ルードヴィッヒスブルク郡 (Ludwigsburg)	53.8	687	783.0
レムス＝ムル郡 (Rems=Murr)	42.3	858	492.7
エスリングゲン郡 (Esslingen)	52.9	642	823.7
ベプリングゲン郡 (Böblingen)	38.6	618	624.4
VVS エリア全体	250.3	3,012	831.1

(出典：VVS 提供資料より作成・2016年12月末時点)

シュツットガルトはネッカー川沿いの盆地に市街地が広がるが、小高い丘が連なっており平坦な土地はあまりないことに加え、自動車産業(メルセデスやポルシェなど)をはじめとした製造業も盛んであることから大気汚染の問題が早くから浮上し、土地利用計画や地区の建設計画において大気循環など気候解析の知見を取り入れた、環境保全型都市計画の先進的な取組みでも知られている²。

2. VVS 設立の経緯と組織形態・主な任務

VVS は 1978 年に設立された比較的古い運輸連合の一つである。シュツットガルト都市圏における S-Bahn サービスの導入が一つの契機となり、先行して運輸連合が設立されていたハンブルクやミュンヘンの事例を参考としながら、都市圏内の公共交通を一つに統合することを目的として設立された。

VVS は、行政機関と交通事業者が半数ずつ所有する形態の運輸

² 坂本著・西村編(2000)、坂本著・西村編(2017)など、都市計画・景観計画に関する書籍で多く紹介されている。

連合である。行政機関については、それぞれの階層で異なる交通機関の発注者（任務担当者）となっている関係で、シュツットガルト市と4つの郡に加えてバーデン・ビュルテンベルク州とシュツットガルト都市圏が比較的大きな割合を所有している。交通事業者については、シュツットガルト市内の路面電車・バスを運行するSSBが26%と最も大きな割合を占め、次いでS-Bahnや地域鉄道を運行しているドイツ鉄道DBが19%、その他の地域内の事業者が合計で5%となっている。SSBはシュツットガルト市の市営企業であるため、市は行政機関・交通事業者双方の立場からVVSの運営・経営に大きく関わっている。



図 6-5-2 VVS の所有者の割合
(出典：VVS 提供資料)

VVSの運輸連合としての業務は、基本的な部分は他の運輸連合と大きな差異はないが、上述の通り交通事業者も所有者であるため、事業者の公募・選定に関わるプロセスには一切関与できない、という特色がある。VVSの計画部門の業務として、郡やシュツットガルト市の近距離交通計画の策定を担当しているため、各地域の公共交通ネットワーク・サービスの枠組みについては、相当な部分をVVSが主体的に決定することができるが、各路線の事業者を公募し、選定するというプロセスは発注者である行政機関が行うこととなっている。

表 6-5-2 各行政レベルの計画と VVS との関係性

行政機関	計画	VVS の関与
シュツットガルト 都市圏	地域計画 (Regionalplan) 地域交通計画 (Regionalverkehrsplan)	→beachtet 配慮する
シュツットガルト市・ 4 郡	近距離交通計画 (Nahverkehrsplan)	←bearbeitet 作成を担当する
基礎自治体	土地利用計画 (Flächennutzungsplan) 交通発展コンセプト	←berät 助言する

(出典：VVS 提供資料を基に作成)

注：連邦・州の計画に関する情報を割愛。「VVS の関与」の列の矢印は、→は VVS に対する働きかけ、←は VVS から各主体への働きかけを表す。

3. VVS エリアにおける公共交通機関

(1) 多様な交通機関と発注者

VVS エリアにおいて運行されている公共交通機関を発注者別に概観すると表 6-5-3 の通りとなる。鉄道・軌道系の交通ネットワークを図 6-5-3 に示す。VVS の所有割合から見ても明らかなように、エリア内最大の事業者はシュツットガルト市を中心に路面電車・バ

スを運行するSSB社である。SSBの路面電車は市内の中心部では地下化されており、U-BahnとしてUの頭文字で各系統が案内されている。シュツットガルト都市圏は起伏にとんだ地形のため、ユニークな交通機関としてラックレール式の路面電車やケーブルカーなどが一部で運行されているほか、エスリングゲン郡においては架線集電式バスも運行されるなど、多彩な公共交通機関が運行されている。

表 6-5-3 VVS エリアの公共交通機関の発注者

	発注者	交通機関
SPNV	バーデン・ビュルテンバルク州	地域鉄道 (RE・RB)
	シュツットガルト都市圏 (Region)	S-Bahn
ÖSPV	シュツットガルト市	路面電車 (SSB)・バス
	郡	バス、他

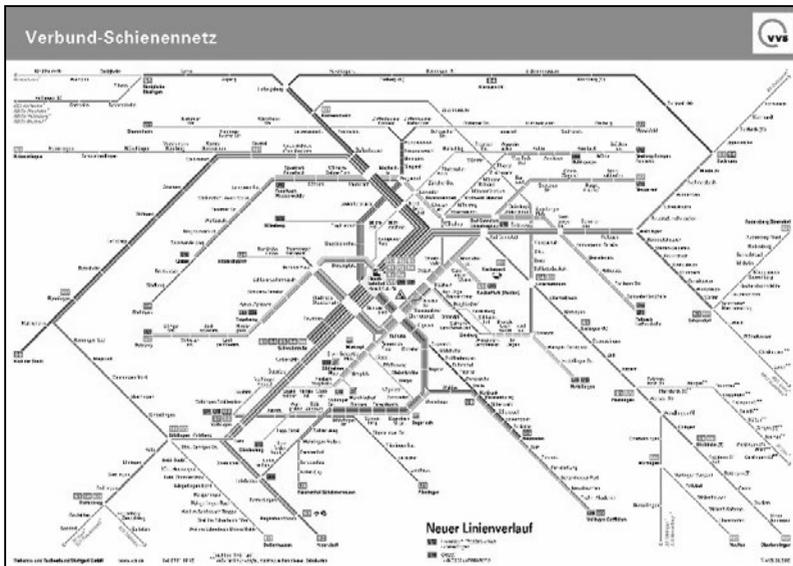


図 6-5-3 VVS における鉄・軌道系ネットワーク
(出典：VVS ウェブサイト)



図 6-5-4 ユニークな交通機関
(出典：VVS 提供資料)

(2) シュツットガルト 21 プロジェクト

シュツットガルト中央駅は行止り構造の駅であり、同駅を經由する列車は地域鉄道も高速列車も全て折り返しを余儀なくされている(シュツットガルトが重要な都市であるため通過することも出来ない)。このためドイツ南部の広域・高速鉄道ネットワークにおいて一つのボトルネックとなっていることから、現在「シュツットガルト 21」プロジェクトとして、中央駅の地下に直交するかたちで通り抜け可能な駅を建設するとともに、中央駅前後の区間に地下新線を建設している。それに併せて、ミュンヘンからマンハイム・フランクフルト方面に向かう列車の高速化を図るため、南東方面のウルム市までの区間に高速新線を建設してこれらを接続し、上記の問題の解消を図るものである。

本プロジェクトの主たる目的は上記の通り長距離・高速鉄道ネットワークの改良であるが、中央駅の現在の地上駅が廃止され、ネットワークが変化することからシュツットガルト市内の近距離鉄道にも影響を及ぼす。このシュツットガルト21を契機として、S-Bahnネットワークの強化も予定されており、現在各系統30分おきに運転されているものを15分おきに増発する事などが検討されている。また、廃止される地上の駅・線路敷跡地には複合的都市再開発が行われることとなっている。



図 6-5-5 シュツットガルト中央駅の工事現場 (筆者撮影)

※写真左側に駅舎、右側にプラットフォームがあるが、ホームをセットバックした空間を開削して地下空間・新駅を現駅に直交して構築している。

4. シュツットガルト都市圏 (Region) の役割

上述のとおり、VVSにおいてはシュツットガルト都市圏がS-Bahnの発注者となっており、VVSの出資割合としても行政機関の中で最大の存在となっている。



図 6-5-6 シュツットガルトの S-Bahn 車両 (筆者撮影)

※都市圏のロゴマークと「Wir fahren für die Region」(私たちは Region のために走る)という文字が掲示されている。

シュツットガルト都市圏は 1994 年に創設され、住民から直接選挙で選ばれた議員を持つ、高度に行政権限を与えられた都市圏連携の主体となっており、公共交通の他、地域計画、経済、ごみ処理、メッセ、文化、スポーツなどに関する業務を行っている。シュツットガルト以外の運輸連合地域においても、運輸連合とは別に発注者としての特定目的連合 (Zweckverband) が結成されている地域は数多いが、シュツットガルトのように選挙による議会があり、広範な業務・権限・組織を持った都市圏連合はドイツにおいても他にはハノーファーなど数えるほどしか存在しない。これらの都市では、長い期間の都市圏連携の取組みの結果として今日の都市圏連合の結成に至っている³。運輸連合の立場からみて、このような都市圏連合が公共交通政策にあたっていることは、以下の 2 点でメリットが感じられるとのことである。

3 ハノーファーの都市圏連携の実態については三浦 (2015) 参照

- 1) 職員の専門性：郡や市町村が住民と直接的にかかわる日常的な業務を多く行っているのに対して、都市圏は比較的中長期的、広域的な課題に対して専門的な知識を持った職員が業務にあたり、公共交通の計画や運営に対しても高い関心を持って仕事ができる。
- 2) 議会議員の特性：郡の議会は比較的保守的な議員が多いのに対し、直接住民によって選ばれる都市圏の議員は新しいことに取り組むことに前向きな傾向があり、政治レベルでの議論においても有益な結果が得られることが多い。

運輸連合自身が、複数の自治体にまたがる広域・都市圏の公共交通政策を担う主体ではあるが、都市計画や環境、福祉、経済など多岐にわたる政策と交通政策との連携・整合が求められることから、それらを担う自治体との連携は不可欠であり、自治体側にも一定の公共交通政策に対する専門性が求められる。

日本においても、地域公共交通網形成計画において複数の自治体が策定主体となるなど、広域連携の取組みが部分的に始まっているが、特に規模の小さい自治体においては公共交通政策の専門部署・人材を配置することは難しいのが実態である。シュツットガルト都市圏ほど独立性を持つ高度な組織を構築するのは難しいが、職員の専門性と各種計画・政策の広域的な整合性を担保する手段として、広域連合や連携中枢都市圏、定住自立圏といった広域連携の枠組みは有効なものと考えられ、これらを母体として「運輸連合」に相当する公共交通システムの統合へ進展することが期待される。

4 地域公共交通網形成計画の策定状況については高野(2018)に整理されている。

5 日本都市センターが2017年に実施したアンケート調査結果に詳しい。

【参考文献】

- ・ 坂本英之「ドイツ：環境施策と融合した面的規制による都市風景の形成」、西村幸夫・町並み研究会編「都市の風景計画・欧米の景観コントロール手法と実際」、pp112-134、学芸出版社、2010
- ・ 坂本英之「シュトゥットガルト：成長都市から定常化へのパラダイムシフト」、西村幸夫編「都市経営時代のアーバンデザイン」、pp72-82、学芸出版社、2017
- ・ 三浦正士「ドイツの都市圏における広域連携の展開—ハノーファー都市圏とフランクフルト都市圏の挑戦—」『ドイツにおける都市経営の実践 - 市民活動・都市内分権・都市圏経営の諸相 - 』日本都市センター、pp79-104、2015
- ・ 高野裕作「交通政策における自治体間の連携のあり方」、都市とガバナンス Vol.30、pp20-29、日本都市センター、2018
- ・ 日本都市センター「都市自治体による持続可能なモビリティ政策」、2018