シリーズ勉強会『地域の公共交通とまちづくりを考える』
第13回 「個別テーマにフォーカスしたディスカッション」 その３

# 地域公共交通の「運輸連合」を考える

令和６年４月

北勢線とまち育みを考える会

# 利用者が公共交通に望んでいることは・・・

自動車は発地から着地まで単一モードで完結しているのに・・・

公共交通は何で乗る度に別のチケットを買わないといけないの？

⇒ 公共交通でも「一枚のチケットで」「連続性を持って」利用したい

利用者からみれば、運行事業者は誰でもよく、興味の対象外

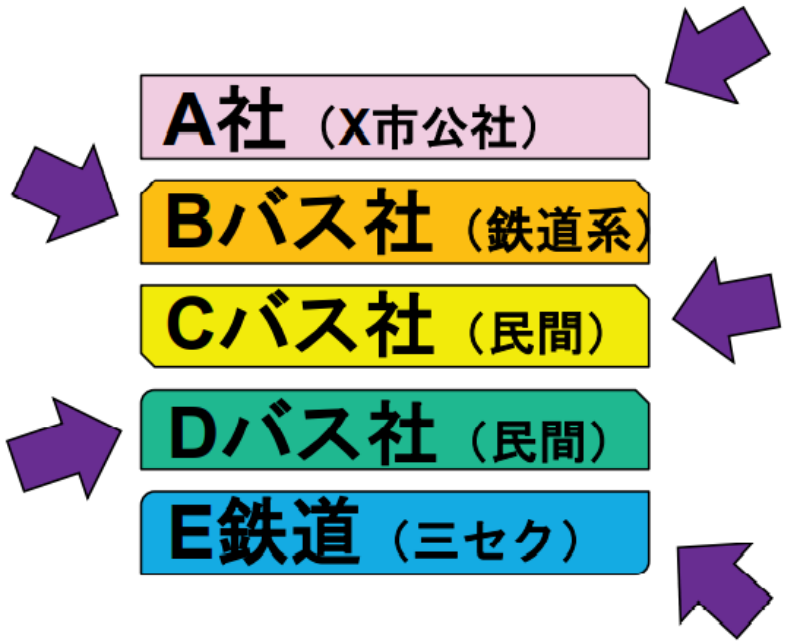
（運営側にとっては重要）

面的広がりを持ったシームレスな公共交通を切望している

# 利用者からみた一つの理想－地域公共交通の運輸連合

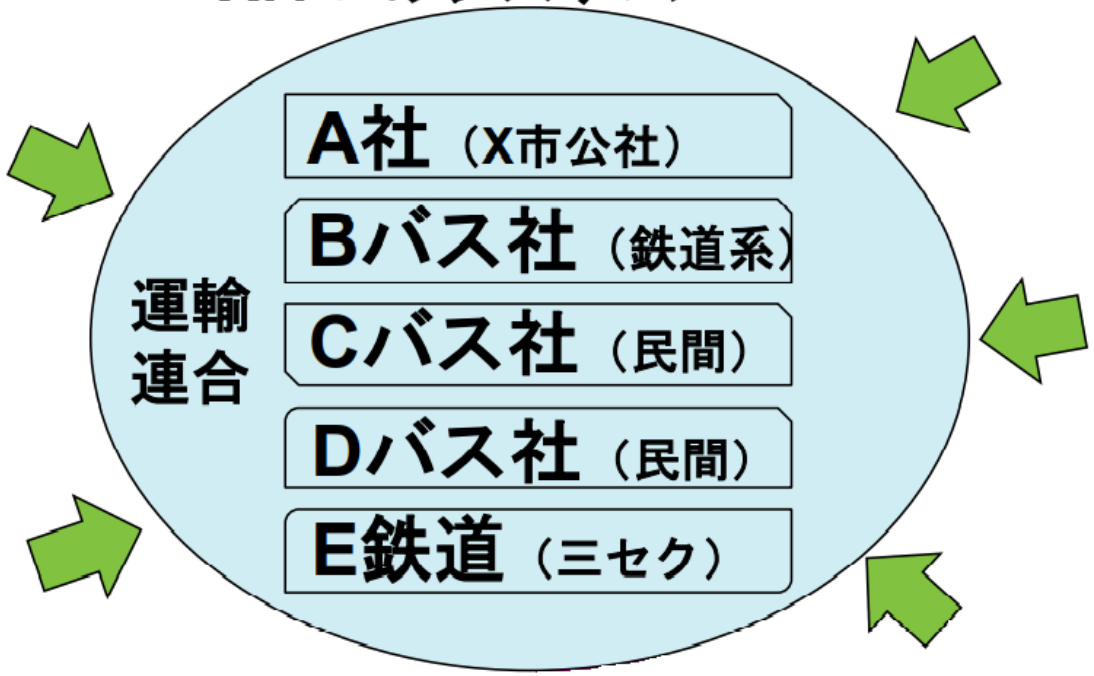
利用者は
バラバラのアプローチが必要

A～E：5つの事業者・
5つのシステム




利用者にとって
わかりやすいアプローチ

A～E：5つの事業者・
X:1つのシステム




交通経済研究所　遠藤俊太郎氏作成資料より

話題提供プレゼンテーション

# 地域公共交通の「運輸連合」

# 運輸連合とは？

ドイツ語では　　Verkehrsverbund

日本語に直訳すれば　　交通を 束ねる

噛み砕いて言えば・・・・・

公共交通機関を共同で運営するための

地方自治体や交通事業者でつくる法的・組織的な団体

# ドイツにおける運輸連合

交通事業者間における高度な連携

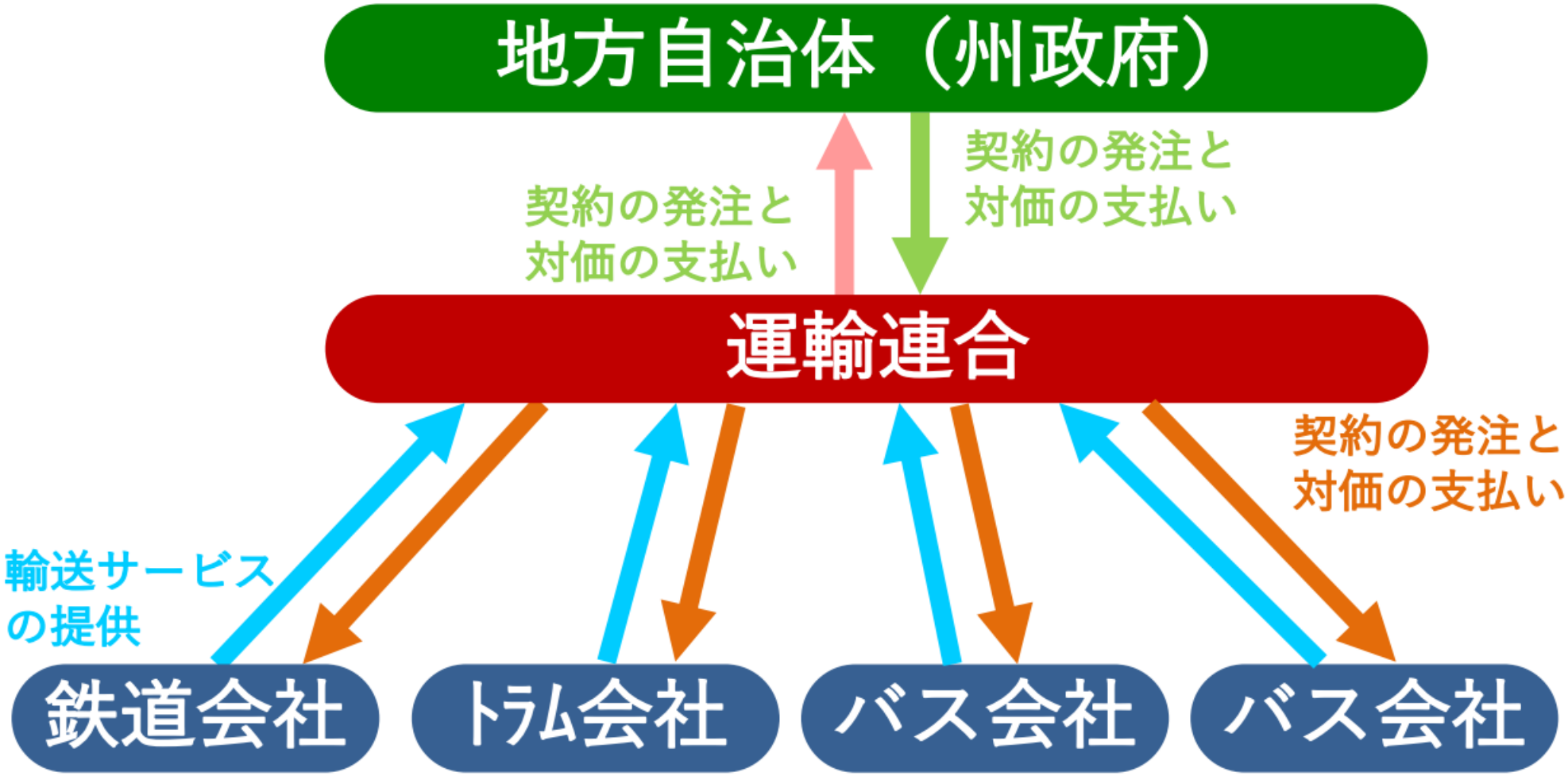
組織

- 法的に独立し、専属の人員と自主財源を有する事業体
- 自らの責任で任務を遂行

役割

- 一元化された賃率の下での共通運賃制度の運用
- 相互に連携した路線やダイヤの構築

# 運輸連合基本イメージ




交通経済研究所　渡邉亮氏作成資料より

# ドイツの運輸連合の変遷

**第１世代**　1960年代～　**事業者連合**　交通事業者
- 運賃連合の樹立
- 交通事業者の共同化
- 運営・運行の最適化

**第２世代**　1990年代～　**責務者連合**　州・市・郡（州・自治体）
- 「地域化」対応
- 新しい運営・財政システム
- インフラ近代化
- サービス水準更新・向上
- 輸送人員増加
- 経済性の向上

**第３世代**　現在　**モビリティ連合**
- 統合マーケティング
- 統合輸送サービス
- 市場開拓・拡大
- 顧客サービス・ロイヤリティ
- 輸送・情報提供システム革新
- バリアフリー
- 統合的運営モデル

当事者の増加

守備範囲の拡大

交通経済研究所　遠藤俊太郎氏作成資料より

# 運輸連合の役割

利便性向上を通じた地域公共交通の利用者数の増加に向け、交通事業者間の連携を具現化

① 地域の公共交通機関全体の運行計画とダイヤの策定

② 共通運賃制度の運用

③ 広報・宣伝活動の共同展開

# ①公共交通機関全体の運行計画とダイヤの策定

公共交通機関相互における競争排除と接続向上

- 利用者の争奪戦を回避すべく、不要な並行路線は整理
- 一次交通と二次交通乗り継ぎ利便性に配慮したダイヤ
- 同一の輸送モード間における乗り換えについても、
  拠点となる駅／停留所におけるダイヤに工夫

# 乗継考慮ダイヤ

・乗継を考慮したダイヤ調整

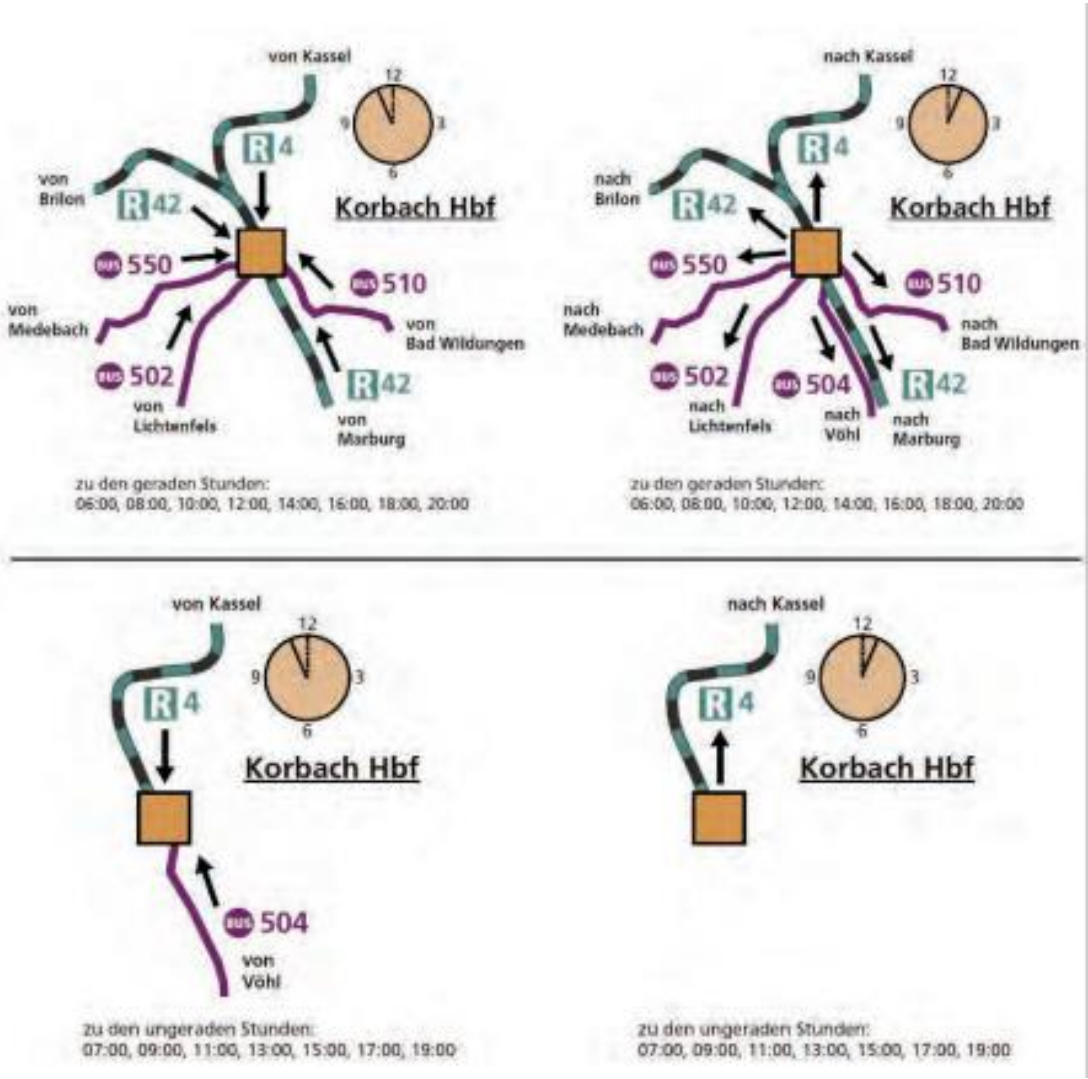
・等間隔ダイヤ（1～2時間間隔）

　偶数時（6、8、10･･･20の各時）

　が乗継のタイミング

・同時刻に各方面から到着

　同時刻に各方面へ発車



# 乗継改善　結節駅、乗継バス停




同じプラットホームで
シームレスな乗継



# ②共通運賃制度の運用

公共交通事業者の運賃の一元化と低廉化

- 複数の交通事業者が運行する輸送モードを乗り継ぐ場合も含め、運賃を単純には加算せず
- プールした運賃収入は、各交通事業者が負担したコストや達成した輸送実績などを基準として配分

# 運賃収入の配分方法

1.運行実績ベース

・運行回数、運行距離、運行座席キロ、場所キロ等

2.輸送実績ベース

・乗車人員（赤外線センサ等）、輸送量調査（2～3年ごと）

・・・

＋政治的配慮

さまざまな方式がある

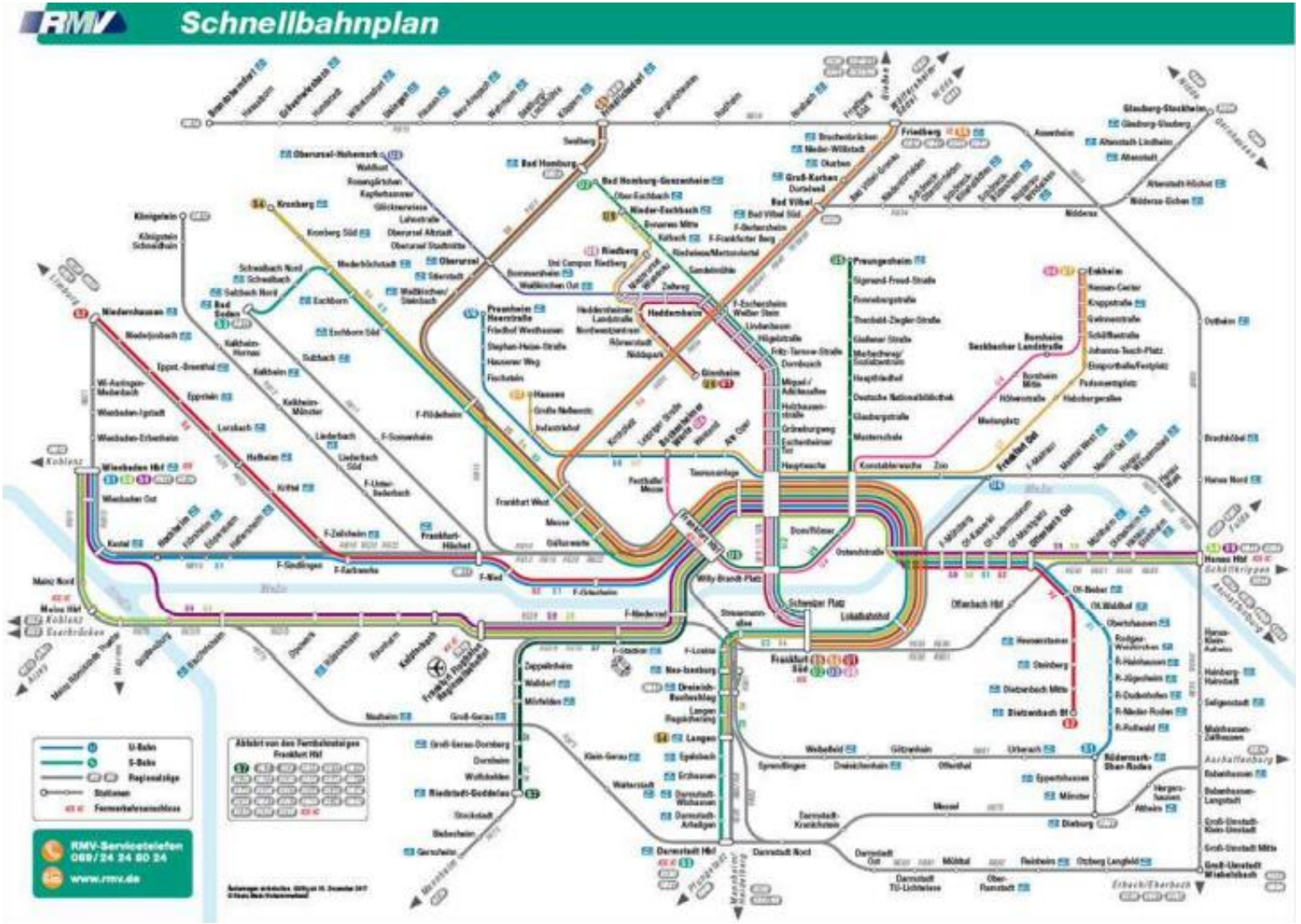
# ③広報・宣伝活動の共同展開

分かりやすい情報提供と一体的なアイデンティティの構築

- 複数の交通事業者が運行する輸送モードを並列的に網羅した路線図を作成
- 「運輸連合の運賃で利用できる」ことを明示するために、車両外装の仕様を指定する

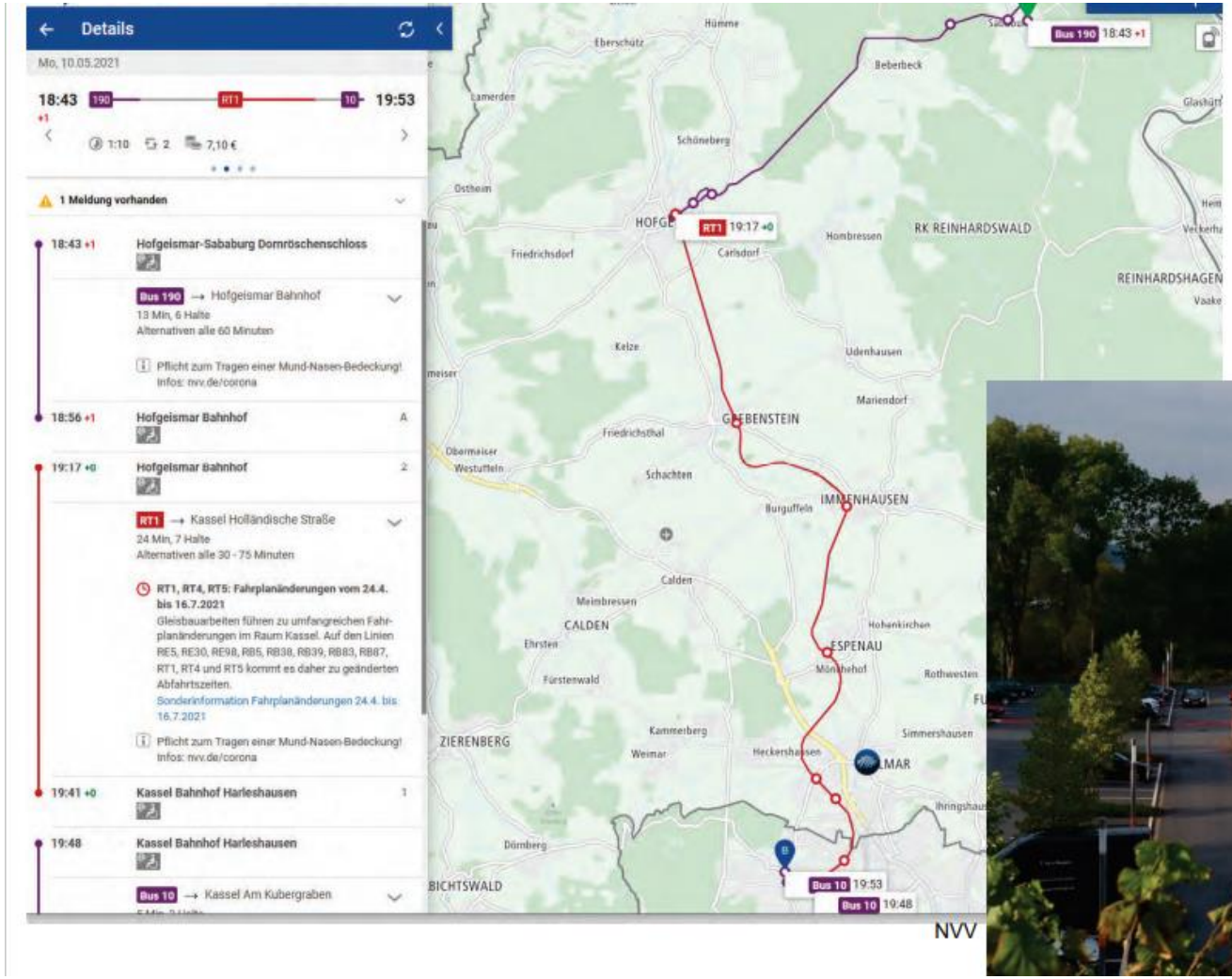
などの取り組み

# 共通路線図




事業者名の
記載は一切なし
実際には
１１社が運行

# 乗り換えルート検索




- モード横断型ルート検索
- 事業者にかかわらず接続
  （運行事業者表示なし）



# 利用促進の取り組み

# 利用促進の取り組み　運賃面　　居住者向け

様々なシーンを想定して、居住者向けの割引運賃を設定

① 公共交通機関を随意に利用可能とする持参人式の定期券

② 会場まで／からの往復の公共交通機関の利用を無料とする
　イベントチケット

③ 学校行事における公共交通機関の利用を促す割引運賃

# 居住者向け割引パスの一例

| ターゲット | 運賃概要 | 具体例 |
|---|---|---|
| 市民一般 | 公共交通機関を随意に利用可能とする持参人式の定期券 | フライブルク運輸連合「レギオ・カルテ」<br>• 1ヵ月57.5ユーロ（持参人式の場合）<br>• 鉄道・路面電車・バスを対象。一定の運賃（35ユーロ）まではタクシーにも乗車可<br>• 日・祝日は、1枚の定期券を複数人（大人2名と小人4名まで）で用いることも可能 |
| | 会場まで／からの往復の公共交通機関の利用を無料とするイベントチケット | ハンブルク運輸連合「コンビ・チケット」<br>• 劇場・ホール・スタジアムなどで開催される各種の文化・スポーツイベントのチケットが、そのまま公共交通機関の乗車券に<br>• ハンブルク市内外の30施設が参加 |
| 児童・生徒 | 学校行事における公共交通機関の利用を促す割引運賃 | ベルリン・ブランデンブルク運輸連合「児童・生徒向けグループ1日乗車券」<br>• 8年生（概ね14歳）までの10名以上のグループを対象<br>• 全域向け3.4ユーロ（大人5名までのグループ1日乗車券は20.8ユーロ） |

交通経済研究所　土方まりこ氏作成資料より

# 利用促進の取り組み　運賃面非居住者向け

非居住者にとっての利用のハードルを下げることも重視

- 主要観光スポットの割引サービスとセットになった公共交通機関の乗り放題乗車券
- 鉄道系ホテル宿泊者向けの公共交通機関無料乗車券

など

# 非居住者向け割引パスの一例

| ターゲット | 運賃概要 | 具体例 |
| --- | --- | --- |
| 旅行者 | 主要観光スポットの割引サービスとセットになった公共交通機関の乗り放題乗車券 | ライン・マイン運輸連合「フランクフルト・カード」<br>• 1名用1日乗車券10.5ユーロ<br>• 美術館や博物館の入場料を半額など |
| | 鉄道系ホテル宿泊者向けの公共交通機関無料乗車券 | ドイツ鉄道グループのインターシティーホテル（各地）<br>• チェックイン時に、チェックアウト日まで有効な公共交通機関の無料乗車券を配布 |

# 利用促進の取り組み 「ラストワンマイル」対策

駅・停留所～出発地・目的地間「ラストワンマイル」の

移動手段も網羅

① 公共交通＋自転車（自転車を積み込む）

② 公共交通＋レンタサイクルorカーシェアリング

（駅、バスターミナルに設置）

③ 公共交通＋タクシー（安価で利用可能に）

# 運輸連合のあるべき姿

運輸連合＝公共交通のブランド

- ひとつに見える公共交通であるべき
- サービス水準の平準化（高い方にあわせる）

  ※インフラ整備は公共の役割

- 良い意味で「どれを使っても同じ」に

なぜ日本では運輸連合ができないのか？

# 物事のすべては東京で決めている

日本ではすべて東京の視点

東京から見えた姿が日本のすべて

地方が何を言ってもその声は届かない

東京に必要ないものは日本に必要ないもの

# 東京には運輸連合なんて必要なかったのです

東京は　公共交通機関がすごく便利

会社ごと別料金でも割高感なし

運輸連合の必要性はなし

# ダイヤ、運賃等の調整は独占禁止法に抵触？

複数事業者間のダイヤ、運賃等の調整を行うこと

独占禁止法の**カルテル規制**に抵触するおそれ

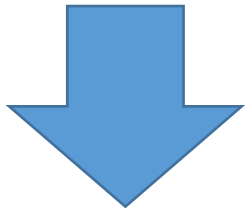
すべてがカルテル規制に抵触するというわけではない

しかし、事実上**足かせ**

# 地域公共交通利便増進事業の創設

令和2年　地域公共交通活性化再生法改正

「地域公共交通利便増進事業」を創設



**路線の効率化**

**サービス改善促進**

「等間隔運行」、「定額制乗り放題運賃」、「乗継ぎ割引運賃」等を後押し

# 事業者間共同経営のカルテル規制を適用除外

地域公共交通利便増進事業に併せて

独占禁止法特例法

乗合バス事業者間等の共同経営を

カルテル規制を適用除外する特例に

この地域でも電車とバスが上手く連携できれば・・・・

電車とバスが共通利用できれば

昼間でも桑名から阿下喜まで1時間に2本に

通勤時間も経路選択が可能に

途中でショッピングモールへの寄り道も

途中駅で乗り換えれば

病院やショッピングモールへの選択肢拡大

ヨナハ丘の上病院やイオンモール桑名へ行きやすく

# 今日の議論の論点

一足飛びに
運輸連合はできませんが・・・

自分たちは何も考えずに**交通事業者任せ**という体制では、地域の交通は良くなりません。事業者だけでは調整できないところを、第三者である**地方公共団体が中に入って調整する**ようなことはできませんか。運輸連合のような仕組みを導入しようとするとまだまだ難しいものがあります。でも、何もできないわけではありません。小さのことでも良いので、できることから始めまられませんか。

# 今日の議論の論点

## まずは地域の連携から

北勢線沿線でもいなべ市、東員町、桑名市それぞれがばらばらの交通政策を行っています。北勢線沿線地域の自治体が同じ目標を目指して、できることから連携していくことが必要でしょう。

自治体がきちんと連携できていないと、事業者はついてきてくれません。

ディスカッションのテーマ・・1
まずやるべき地域の連携

まずは地域の市町が連携から

地域で同じ方向を向かないと結局足の引っ張り合いになり、何事も前に進まなくなります。いなべ市と東員町、桑名市は北勢線沿線の地域交通計画において上手く連携が取れているでしょうか。

細かいところは違っていても構いません。基本方針、根幹の考え方は同じ方向を向いている必要があります。

どのように方向性を合わせていけばよいでしょうか。

ディスカッションのテーマ‥2
事業者間の連携は
なぜできないのか？

事業者間の連携を阻むものは何？

交通事業者はなかなか手をつなぎません。地域の雄としてのプライドが高いものです。自分たちの方が位が高いと言ってなかなか譲ろうとはしません。事業者間で連携しようとしてもこれまでの実績を盾に上下関係で見ようとします。

未来志向で考える場合、これまでに実績に縛られずに、同等の立場で手を組む連携が求められるはずです。理屈では理解してもなかなか連携できなかったのがこれまでの実態です。

事業者間の連携を阻む根源的なものは何でしょうか。これを取り除くにはどうすればよいでしょうか。

ディスカッションのテーマ‥3
事業者が連携するにあたって
自治体が果たすべき役割は？

事業者を一つにまとめるには？

県の役割、市町の役割

自治体が事業者の連携を進めるにあたり、事業者を一つの方向にまとめていくために必要ことは何でしょうか。

自治体といっても、北勢線沿線を考えるといなべ市、東員町、桑名市の2市1町にまたがっています。この沿線で事業者の連携を進めるためにはそれぞれの市町だけではできないこともあり、そこは三重県の出番です。それでは、県、市町それぞれがどのような役割を果たすべきなのでしょうか。