

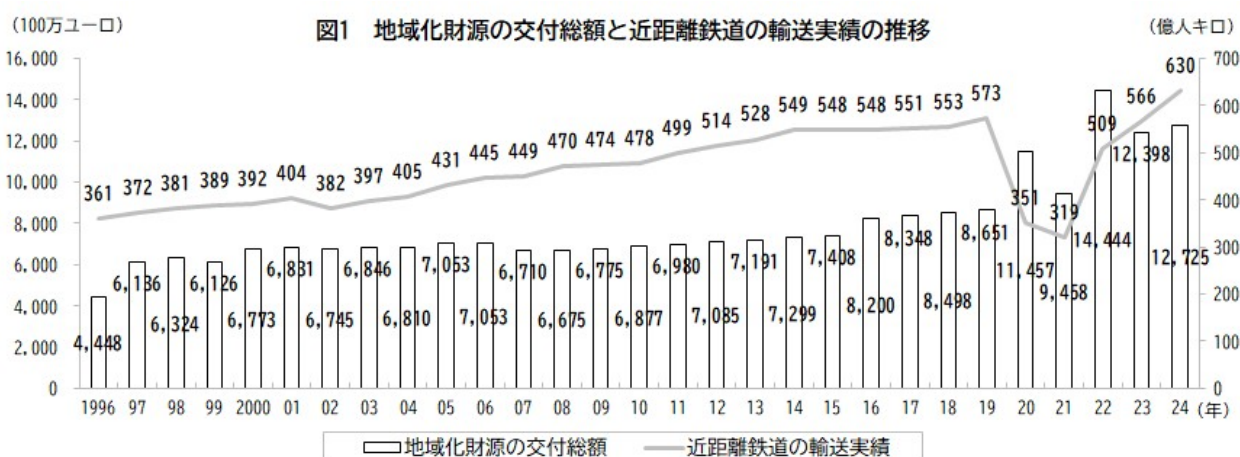
ドイツにおける近距離鉄道の「地域化」 30年の成果と直面している課題

ひじかた
土方 まりこ
交通経済研究所主任研究員

ドイツにおける鉄道改革の一環として、都市内や地域内で旅客輸送を担う近距離鉄道の「地域化 (Regionalisierung)」が1996年1月1日に実施されてから、30年が経過した。地域化とは、地域のニーズに即した輸送サービスの実現や運営効率の向上を目的として行われた、近距離鉄道に対する管轄責任の連邦から全16州への移管措置のことである。

地域化以降、各州（もしくは各州が指定した

主体）は、所轄する領域において提供されるべき近距離鉄道による輸送サービスの仕様を決定した上で、鉄道事業者にその供給を委託している。近距離鉄道の運行を受託した鉄道事業者には、契約に基づく対価が支払われるが、連邦からの補償としての性格を有する財源として、各州へと毎年交付されている地域化財源 (Regionalisierungsmittel) をこれに充当することも可能である。



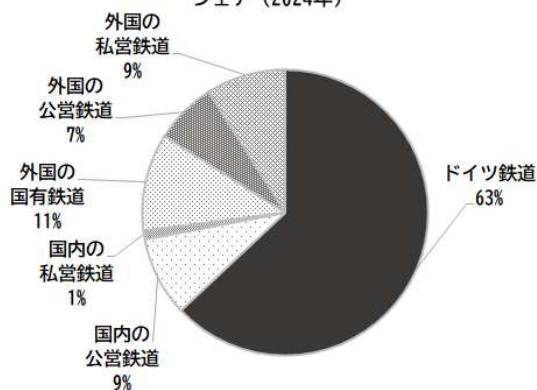
注) 地域化財源の交付総額には、2020年から2022年にかけてはコロナ禍の影響に対する支援措置が、また、2022年から2024年にかけては9ユーロチケット（ドイツチケットの前身）およびドイツチケットの導入に伴う運賃収入の低下に対する補填措置がそれぞれ含まれている。

出所：連邦財務省ウェブサイト、連邦交通省『Verkehr in Zahlen』各年版を元に作成

この地域化財源の全 16 州への交付総額の推移は、図 1 に示した通りである。連邦の財政方針を反映して、交付水準が抑制された時期も見られるが、82 億ユーロが配分された 2016 年以降においては、州側の要請を受けて年率 1.8% で増額される仕組みが導入され、交付総額の伸びが制度的に確保されている。同図には、ドイツ全国における近距離鉄道の輸送実績の推移もあわせて示したが、2020 年に新型コロナウイルス感染症の影響が顕在化するまでは、ほぼ一貫して増加傾向をたどっており、総体として活性化してきたことがうかがわれる。

なお、地域化の実施当初は、旧国鉄として全国の近距離鉄道をほぼ独占的に運行していた、ドイツ鉄道への直接委託が広く行われていた。しかし、鉄道事業者を競争入札によって選定する動きが徐々に拡大し、2010 年代からは、事実上の標準的な調達手法として定着するに至っている。これに伴い、図 2 の通り、今日のドイツにおいては、近距離鉄道輸送のおよそ 4 割がドイツ鉄道以外の国内外の多様な鉄道事業者によって担われるようになっている。こうした競争環境の形成を通じて、サービス水準の改善が図られてきたことも、近距離鉄道の輸送実績の向上に寄与したものと考えられる。

図2 近距離鉄道の輸送実績（人キロ）に占めるシェア（2024年）



出所：連邦ネットワークエージェンシー
『Marktuntersuchung Eisenbahnen 2025』
を元に作成

ところが、連邦による主導の下、2023 年に「ドイツチケット (Deutschlandticket)」が導入されたことを契機として、地域化以降における近距離鉄道の運営の枠組みに揺らぎが生じている。

ドイツチケットとは、近距離鉄道をはじめとする地域公共交通に全国で乗り放題となる、月額制の乗車券である。2026 年現在、その価格は全国一律で 1 ヶ月あたり 63 ユーロに設定されているが、地下鉄・路面電車・バスなどを管轄する郡や市町村との連携に基づいて各州が販売してきた、特定圏域向けの地域公共交通の月間定期券などと比較して、ドイツチケットは総じて低廉となっている。そのため、利用者目線からは望ましい政策が実現されている一方で、州を中心とする地域が構築してきた運賃体系は、ドイツチケットによって実質的に形骸化されたという状況にある。

なお、ドイツチケットの導入に伴う運賃収入の減少については、その補填を目的とした連邦財源を地域化財源に上乗せするかたちで各州に交付されている。しかし、その交付総額は、州の財政負担の軽減、ひいては地域公共交通の持続的な運営を担保するには不十分であるとして、各州は継続的に改善を求めている。

以上のような実態を踏まえた場合、ドイツの近距離鉄道の運営においては、各州が輸送サービスを設計するという基本構造こそ維持されているものの、その重要な構成要素である運賃制度と財源の一部については、連邦の影響下に置かれたことにより、制度全体としてのバランスが変容しつつあると見なさざるを得ない。こうした変化自体が、地域化の成果そのものを否定するというものではないが、いわば「近距離鉄道政策の再中央集権化」とも評し得る状況に対し、いかに適切に対処していくべきかが各州と連邦の双方にとっての課題となっている。

主要参考文献

- [1] 谷口守ほか（2020）『次世代モビリティ社会を見据えた都市・交通政策—欧州の統合的公共交通システムと都市デザイン—』公益財団法人日本都市センター。
- [2] 土方まりこ（2023）「ドイツにおける『49 ユーロチケット』販売の意義」
<https://www.itej.or.jp/cp/wp-content/uploads/katsudou/ks202304.pdf>（2026年6月22日現在）。
- [3] LOKReport（2025）“Bundesverband SchienenNahverkehr: Endlich langfristige Entscheidung für das Deutschlandticket!”
<https://www.lok-report.de/news/deutschland/verkehr/62918-bundesverband-schienenahverkehr-endlich-langfristige-entscheidung-fuer-das-deutschlandticket.html>（2026年6月22日閲覧）。