

〔研究員の視点〕

ドイツにおける「49 ユーロチケット」販売の意義

交通経済研究所主任研究員 土方 まりこ

※本記事は『交通新聞』（2023年4月5日付）に執筆したものを転載いたしました

はじめに

昨夏にドイツで販売された「9 ユーロチケット」は、わが国でも注目を集めた。9 ユーロチケットとは、わずか9 ユーロ（2023年3月上旬時点の換算で、およそ1300円）の負担で、都市内や地域内で旅客輸送を担っている公共交通機関が、月初から月末までドイツ全国で乗り放題となるという乗車券であった。ロシアによるウクライナ侵攻が惹起したエネルギー価格の高騰に対処するための政策として、2022年6月から8月までの期間限定で販売され、最終的にはおよそ5200万枚を売り上げた。

そして、2023年5月1日には、後継の政策として「49 ユーロチケット（正式名称は『ドイツチケット』）」が発売される予定となっている。本稿では、この49 ユーロチケット販売の意義について検討する。

49 ユーロチケットとは

49 ユーロチケットも、ドイツ各地で通用する公共交通機関の乗車券として販売される（表1参照）。9 ユーロチケットと同じく、エネルギー価格の高騰に見舞われた市民に向けた救済措置としての位置づけにあるが、価格については1カ

月あたり49 ユーロ（およそ7100円）に設定された。

ところで、ドイツにおいても、自動車利用者の負担

軽減を図るべく、ガソリンや軽油の税率の限定的な引き下げなどが行われた。しかし、燃料価格の上昇に伴う家用車の利用減少を契機として、公共交通機関へのシフトとその結果としての二酸化炭素排出量の削減を促進することも重視された。すなわち、2045年までに気候中立（温室効果ガスの排出実質ゼロ）を達成するという目標を掲げた第4次メルケル政権以降、連邦は公共交通機関の整備や運営に用いるための財源を増額してきた。現政権も同様の路線を引き継いでおり、9 ユーロチケットや49 ユーロチケットの販売は、気候変動対策としての公共交通支援という文脈の下で決定された政策として理解できる。

なお、49 ユーロチケットの販売に伴い、交通事業者の収入が低下した場合は、連邦と所轄の州が折半して補填する。具体的には、2019年における運賃収入を基準として、物価上昇も考慮した上で不足分を補填するという方法が採られる見込みである。連邦は、この補填の実施に充当可能な財源として、既存の補助金（都市内・地域内公共交通の運営補助を主眼とする地域化財源）の支給総額を2023年から2025年まで毎年15億ユーロ（およそ2200億円）増額し、全16州に配分する。

表1 49 ユーロチケットと9 ユーロチケットの概要

	49 ユーロチケット	9 ユーロチケット
価格	49 ユーロ（6歳以上一律、記名人式）	9 ユーロ（6歳以上一律、記名人式）
通用範囲	…都市内や地域内で運行されているドイツ全国の公共交通機関（鉄道、地下鉄、路面電車、バスなど） …長距離鉄道（ICE、ICなど）や長距離バスへの乗車には利用不可	
有効期間	購入日から1カ月（サブスクリプション方式）	各月の1日から末日まで
販売形態	デジタル（アプリ、ICカード）のみ	アナログ（紙）、デジタル（アプリ）
販売期間	2023年5月から2年間（予定）	2022年6月から8月の3カ月間

49 ユーロチケットは、まずは2年間に渡って販売された後、その成果を検証した上で、2026年以降における取扱継続の有無が決定される予定である。

想定される変化

49 ユーロチケットに先行した9ユーロチケットに対する反響は大きく、その販売開始当初より、政策の継続を望む声が各方面から寄せられた。政権としても総じて前向きであったが、収入補填のための連邦支出のさらなる拡大を懸念する財務大臣や財政負担の発生に反発する各州との調整などを経る必要が生じたことにより、2023年1月の発売予定が5月へと延期される結果となった。価格設定も議論の対象となったが、連邦と各州が担い得る財政負担の規模をもとに連邦が提案した49ユーロで合意に至っている。

こうして発売が決定された49ユーロチケットには、9ユーロチケットとは異なり、価格のインパクトによって公共交通機関に対する爆発的な需要を喚起するという意図は見出せない。その代わりに、既存の定期券から49ユーロチケットへの切り替えが促されることが予想される。

表2には、管轄するエリア内に限り、49ユーロチケットと同じく、運行主体の別を問わず、すべての公共交通機関への随意の乗降を可能とするベルリン・ブランデンブルク運輸連合の定期券の諸元をまとめた。いずれも1カ月あたりの運賃が49ユーロを上回っているが、ドイツにおいては、被用者自身が通勤費を負担していることが多いという背景も踏まえれば、少なからずの定期券利用者が49ユーロチケットへの切り替えを行うものと考えられる。

表2 ベルリン市周辺で利用可能なベルリン・ブランデンブルク運輸連合の定期券

種類	1カ月あたりの運賃	摘要
環境定期券	・ 1カ月ごとに購入する場合は、107.0ユーロ ・ 12カ月分を一括購入する場合は、81.5ユーロ	・ 持参人式 ・ 月～金曜の20時から翌日3時まで、および土～日曜と祝日の終日は大人1名と小人3名まで同伴可能
オフピーク定期券	・ 同 78.0ユーロ ・ 同 59.0ユーロ	・ 持参人式 ・ 月～金曜の10時から利用可能、土・日曜と祝日は終日利用可能
通学定期券	・ 同 77.5ユーロ ・ 同 63.3ユーロ (ただし、分割払いのみ)	・ 記名人式

注1) 運輸連合とは、公共交通機関の利便性向上を目的として、複数の交通事業者による連携に基づいて共通運賃制度の運用などに取り組む、ドイツ各地で結成されている組織である。

2) ここでは、ベルリン市を中心として、おおむね同心円状に構築された3つのゾーンにまたがったの乗車に利用可能な運賃 (Berlin ABC) を取り上げている。なお、49ユーロチケットの発売後も、これらの定期券の販売は継続されるため、表中に記載したような付帯サービスを重視する利用者は、引き続き購入可能である。

他の運輸連合の定期券にも同様の傾向がうかがわれることから、49ユーロチケットは、多くの定期券利用者に経済的なメリットをもたらすことが想定される。

おわりに

以上のような想定に基づけば、49ユーロチケット販売の意義は、公共交通のヘビーユーザーに対する優遇に見出すことも可能であろう。ただし、連邦自身が目標として掲げているのは、自家用車から公共交通機関へのモーダルシフトの促進である。そのためには、自動車利用者に対する49ユーロチケットの訴求力の向上に向けた、さらなる工夫が求められるところである。

しかしながら、公的財源の大規模な投入を通じて、公共交通の競争力の強化を図るための試みを継続的に実行するとともに、公共交通の利用促進という共通の目標に向けて、中央と地方の政府が一体となって政策に取り組んでいるドイツのあり方は、わが国にとっても参照に値する視座を提示するものと評せよう。