

〔研究員の視点〕

地域公共交通低価格乗り放題施策の裏側 ードイツ・49ユーロ「D-チケット」の光と影ー

交通経済研究所主任研究員 遠藤 俊太郎

※本記事は『交通新聞』（2023年7月25日付）に執筆したものを転載いたしました

政治主導「9ユーロチケット」の明暗

ドイツでは、独社会民主党・緑の党・自由民主党による連立政権の主導により、昨年6～8月の3カ月間、月9ユーロ（当時約1,250円）で国内の地域公共交通（優等列車を除く鉄軌道・路線バス等）を利用できる「9ユーロチケット」が販売された。これはロシアのウクライナ侵攻に起因するエネルギー価格急騰対策（給付・減税等）の追加項目として実施されたもので、期間中のべ約5,200万人が購入し、うち約5分の1は公共交通の新規ユーザであった等、その「効果」が大きく宣伝されたが、大都市や観光地周辺で激しい混雑が発生し駅での雑踏や大幅な遅延・積み残しが発生する等数々の混乱が生じた。地方政府や事業者にとっては輸送需要が急増する一方で運賃収入が減るという二重苦で、複数の州や郡等の関係者が筆者に対し「構想が報道された段階では何の情報もなかった。準備期間が非常に短く、連邦からの補填があるとはいえ減収で精算も煩雑。負担が非常に大きかった」と異口同音に述べるなど、新規利用者の獲得という明るいニュースの裏で大きな歪みが生じていた。

後継策に喜ぶユーザ、苦悩する現場

この混乱は昨秋に収束したが、連立政権はその後継策として環境対応等の看板も掲げ、年15億ユーロ（同約2,250億円）の予算を措置し、各州と費用を折半して月49ユーロ（同約7,380円）の「ドイチュランド・チケット（以

下、D-チケット）」を発行することとし、5月1日に利用を開始した。VDV（連邦交通事業者連合）によるとその販売数は1カ月間で約1,000万件、うち930万件が既存の定期券・普通乗車券等からの転移、約70万件が新規ユーザだとしている。

とにかく便利なD-チケットだが、利用者側が便利になればなるほど運営側は複雑になる。様々な運営形態が存在する中で連邦と州の補填が行き届かず、運賃収入の減少とその分配は非常に頭が痛い問題である。既存の運賃体系も併存しており、これらとの整合性や学生等を対象とした割引の設定についても各州で議論が行われている。

収入減・財源欠如ー持続可能性に疑問

D-チケットの利用開始から1カ月弱とな

D-チケット購入窓口にできた列（フランクフルト市内）



写真はいずれも2023年5月・筆者撮影

研究員の視点

る5月24日、DVV（交通関係の出版グループ）とDVWG（ドイツにおける交通分野の専門家団体）の共催で、交通事業者や運輸連合等に関係する実務家を中心に約90名が参加してこれらの課題を議論する会合が行われ、筆者もこれに参加した。登壇した連邦政府幹部は、D-チケットは公共交通のユーザを増やすもので、デジタル化、マルチモーダル化を推進する等のメリットを強調。「運賃革命」「各地の運賃ゾーンは過去のものになる」とした。

一方、今後の「宿題」として費用分担・収入分配、持続性担保といった課題もいくつか提示されたが、この日も明確な解決策は示されなかった。参加者からは、輸送力増強に限界があり需要増に対応できない、財源や精算方法を明らかにすべき、等の意見が示され、独立採算でバス等を運行する地域の事業者団体は、管内計約500万ユーロの減収になるとして連邦政府への不満を表明した。しかし、本件も連立政権の政治判断で実施された施策であり、いつまで継続するのかは未知数である。

経営への影響と偏在する需要

ドイツでは州によってバス等の運営方式が異なり、交通事業者が主体で自立経営・独立採算の考え方に基いている地域や、運賃収入の増減リスクを交通事業者が負う形で地域と交通事業者が輸送契約を締結している例も少なからず存在する。こういった場合、運賃収入の減少は事業者の減収に直結し、文字通り「死活問題」となる。

事業者が運賃収入の減少リスクを負わない場合、短期的には交通事業者への影響はないものの、州の予算を食いつぶす形となり公共交通への投資に影響が出る。D-チケットの購入者・利用者とも輸送力に余裕のない大都市圏・都市部に集中して混雑が悪化する一方、輸送力に余裕のある中山間地域では購入・利

中山間地域の需要喚起効果は限定的（バイエルン州内の路線バス）



用が少ないといった課題も生じている。

必要なのは「安い公共交通」ではない

これらの施策に否定的な意見は当初から専門家間で交わされてきたが、インフラの老朽化や担い手不足により頻発する遅延・運休等、公共交通の信頼性低下を背景として、やっと一般メディアでも「安価で乗り放題」とする施策への疑問を呈する動きが出てきた。

安さで利用者が増えても輸送の維持・改善に必要な投資ができなければ信頼性・利便性が損なわれて競争力が低下し、まさに「本末転倒」。事業者への十分な配慮なしに公共交通を安価で長期に「乗り放題」とする施策は公共交通の品質低下をもたらす。これらの事例は業界にとって決して明るいニュースではなく、暗い未来しかない。連邦と州が公共交通の利用促進に大規模な予算措置を講ずる点は見習いたいだが、必要なのは大衆受けのよい「安い公共交通」ではない。日本は“先進地”ドイツの轍を踏むことなく、インフラや人への投資を、国と地方が一体となって進めるべきである。