

ドイツ「49 ユーロ乗り放題」二年目へ

ー財源確保とサービス改善が急務ー

えんどう しゅんたろう
遠藤 俊太郎

交通経済研究所主任研究員

昨年5月にドイツ全土の地域公共交通が乗り放題となる「D-チケット」の利用が開始されてから1年が経過した。D-チケットは価格の安さと国内どこでも使える利便性が消費者から評価される一方、交通事業者等地域公共交通を運営する側からは財源や手続等の面で課題が指摘されており、将来投資への影響だけでなくサービス水準の維持にも暗雲が立ち込めている。

■当初から懸念されていた D-チケットの影響

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が主導し、エネルギー価格急騰対策（給付・減税等）の追加項目として2022年6～8月の3カ月間限定で、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）が利用できる「9ユーロチケット」を販売し消費者から好評を得た。その後継策が「ドイツランド・チケット（以下、D-チケット）」で、新たに環境対応等の看板を掲げ連邦が年15億ユーロ（同約2,250億円）を措置し各州と費用を折半して月49ユーロ（同約7,380円、現在約8,360円）で販売することとし、2023年5月にその利用を開始した。D-チケットは当初からその利便性の高さや既存の月定期等と比べて非常に安価なことが評価される一方、当初から事業者や州・自治体等、こ

れを運営する側からは運賃収入の減少や損失の発生等に対する懸念が表明されていた。

■D-チケット1年の成果

ドイツ国内の交通事業者で構成するVDV（連邦交通事業者連合）によると、これまで約二千万人が少なくとも1回はこのチケットを購入した。D-チケットは月単位で販売され解約をしなければ自動延長となる仕組みだが4割超の利用者が一度はD-チケットを解約したことがあるとしており、既存の運賃体系（タリフ）が併存している中で、利用者は各月の利用頻度にあわせてD-チケットを購入するか否かを判断し使い分けをしているとみられる。VDVの調べによると、D-チケット保有者の95%がD-チケットに満足し、8割が他人にもD-チケットの保有を薦めたいと回答する一方、地域公共交通のサービス水準が低い地方圏のD-チケット保有者は全体の2割にとどまる。

■自動車からの転移は限定的

名目上は環境対策となっているD-チケットだが、VDVの調査によれば保有者の大部分が既存の券種からの転換で、自動車等から転換した人は1割程度にとどまる。他方、D-チケット保有者の半数以上が以前よりも地域公共交通の利用頻度が増えたとしており、元々輸送力に対し

て需給が逼迫していた都市部では地域公共交通の利用者数がコロナ禍以前の水準を超えて増加を続け、以前からの課題であった混雑の悪化を招く事態となっている。

D-チケットは連邦と州が折半して減収補填を行う仕組みだが、制度上減収額の全てが補填されるわけではなく実質減収となっているほか複雑な精算事務の発生も課題となっている。連邦やVDVとの関係が深く現場の状況にも詳しい現地の専門家に聞いたところによると、長年にわたり支出に対して運賃収入が占める割合が5～6割程度で推移してきたところ、D-チケットによりこれが3割程度まで低下し、輸送力増強のために必要なインフラ投資への影響が出始めている。つまり、需要だけが増えて減収となり、輸送力を増やせない状況に陥りつつある。

■当面続く「政治価格」のD-チケット

州、郡、基礎自治体、交通事業者ら関係者からの評判が芳しくないD-チケットだが政治的には大成功で、現政権が続く限り販売中止は想定しにくい。今月半ば（2024年7月）にベルリンのVDVでD-チケット等の政策担当者に話を聞いたところ、D-チケットを「政治価格」「政治の蓋（上限）」としたうえで、どのように安定財源を確保するか方向性が見えていないとのことであった。先述の専門家も、筆者に対して「10ユーロ程度の値上げはあり得るが大幅な値上げや販売終了は政治的に考えにくい」としている。

D-チケットは安さとわかりやすさで一般の支持を得てはいるが、事業運営側としてはメリットがなく、運賃収入減が中長期のサービス水準改善の足枷となりつつある。すでに物価高騰の影響を受けて予算や人員が不足し、減便等の形でサービス水準を落とさざるを得ない地域も出るなど、将来に向けて鉄道の輸送人員を倍

増するという連邦の計画と矛盾した事態が発生している。

■収入分配やサービスの改善に着手—今後の展開に注目

D-チケットは連邦全土で利用できるため、収入の分配も課題となる。2023年は販売箇所に入りが入る形としたが、販売箇所がドイツ鉄道（DB）等に偏ったため、今年は購入者の居住地を郵便番号で判定しその地域の運輸連合・運賃連合等に収入を分配することとした。しかし、運輸連合等が存在しない地域があるほかドイツに居住地を持たない外国人等の収入をどこに分配するのか等の問題も指摘されており、今後はD-チケット以外の利用者も含めた輸送実績に応じた分配への変更も検討されている。また、同伴者や自転車の持込等に対する取扱が地域によって異なるなど必ずしも全国一律のサービスとなっていないほか、その受益者が都市部に集中するという地域間バランスの問題も指摘されており、これを改善しようとする動きもある。

この施策が我が国の公共交通政策に影響を与えることは考えにくいだが、政治により公共交通にかかる事業環境が大きく歪んだ例として、引き続き注視が必要である。



「高くない公共交通 D-チケット」と書かれた沿道広告
(2024年7月筆者撮影)