

ドイツの”地域公共交通サブスク”「D-チケット」4年目へ —安売りが招く公共交通の疲弊—

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

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」は、2023年5月の利用開始から4年目を迎えた。利便性と価格の安さが評価される一方で需要増は輸送力に余裕のない都市部や観光地に偏り、地域公共交通を担う事業者や州・基礎自治体等の側からは収入減や手続等の面で課題が指摘される。価格は段階的に引き上げられてきたものの各州や自治体、事業者の負担軽減には至らず、急速なコスト増の中で地域公共交通のサービス維持に暗雲が立ち込めている。

■9ユーロから始まった格安サブスク

ドイツ連邦政府は、ウクライナ戦争に伴うエネルギー価格高騰対策（給付・減税等）の追加措置として、2022年6～8月の3カ月間限定・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）が利用できるサブスク「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（D-チケット。以下、DT）」で、環境対応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、月49ユーロ（同約7,380円）で2023年5月に利用を開始した。価格は2025年に58ユーロ、2026年に63ユーロと段階的に引き上げられ、現在は約1,450万人がDTを保有している。

■わかりやすさと安さが魅力

DTの特徴は、運輸連合や事業者のエリア、ゾーン区分、券種等を気にすることなく地域公共交通を利用できる「わかりやすさ」と「安さ」である。市内ゾーン月定期はフランクフルト・アム・マイン115.70ユーロ、ドレスデン92.90ユーロといった水準であり、DTはエリアが限られる定期運賃と比較しても非常に安い。ケルン（55.90ユーロ）など63ユーロを下回る都市もあるが、基本的に市内1回券の運賃が3ユーロ台（550円超）であることを考えると月定期よりDTがお得な場合が多く、1人あたり通勤費が月平均45ユーロ抑制されたとする調査結果もある。価格引上幅に大きな意味はなく、10ユーロは目立つから9ユーロ値上げ、といった話である。販売数は、2025年、2026年の値上げでそれぞれ8%減、5.75%減とされている。DTは年間250万トンの温室効果ガス削減効果があると発表されているが、自動車からの転移はDTによる移動の12～16%で、優等列車等からの転移が多いとの報告もあり、実際の効果は限定的であるとみられる。

■格安の代償—大幅減収

9ユーロチケットは3カ月間限定であったが、DTは期間が示されず、州や基礎自治体、交通事業者の間で、大幅な減収と中長期的な投資計画

への影響を懸念する声が相次いだ。筆者が2023年5月に参加した現地の専門家会合でも自治体や交通事業者から不満が噴出していたが、その後も減収については十分な措置がとられていない。DTは連邦と州が折半して減収補填を行う仕組みとされたが、減収額の全てが補填されるわけではないほか複雑・煩雑な精算事務も発生するなど、当初の懸念通り多くの地域で需要とコストが増える一方で減収となる状況に陥った。州予算は本来公共交通事業者への委託や投資に充てられるべきもので、各州はDTへの負担に抵抗したが、連邦政府に押し切られた。

加えて2026年に入って中東情勢の変化により燃料価格が急騰し、自家用車から公共交通への転移を促すべきとする主張も強くなってきた。それ自体は構わないが、消費者負担軽減のため公共交通の価格抑制までセットで議論されるケースが散見される。当然、鉄道やバスも燃料価格高騰の影響を受けており、費用が増加する一方で価格転嫁が抑制されれば輸送の維持が困難となる。自動車からの転移先となるべき公共交通が安かろう悪かろうでは客が離れ、担い手の確保もできないという議論には至っていない。DTは今後も価格の引き上げを行うとしているが、そもそもの損失額が大きく、効果は限定的である。

■需要増でも本数減の現実

過去、ドイツにおいては、地域公共交通における「利用者負担」「地域負担」「連邦負担」の3つのバランスが議論になってきたが、DTはこれを大きく崩してしまった。今年3月にフランクフルト市役所で聞いた話では、DT導入前の運賃収入割合は全体の6割前後であったが現在は3割程度に低下し、市の負担が年間1億ユーロ（約185億円）弱から2億ユーロ（約370億円）以上に膨れ上がっている。担い手不足の中で人件費が上がり、さらに物価・エネルギー価格が

上がる中、DTの存在により運賃値上げの効果も限定されるという苦しい状況である。フランクフルトのように財政力がある地域はまだ良いが、そうでない地域は減便や系統短縮・廃止等に向かわざるを得ない。ドレスデンでは2024年に過去最高の輸送実績を記録した一方で年間1,800万ユーロの損失を市が補填しきれず、サービス10%削減や一部トラムの存廃を含めた議論がある。需要増の中でサービス水準を落としたら何が起るか。待ち受けるのは、混雑の悪化、現場の疲弊、混雑や利便性低下を理由とする客離れである。本来必要なサービス維持・向上のための投資が滞れば、利便性・安全性を棄損することが目に見えている。

画期的なサブスキップであるDTだが、根本的な課題が解決しないまま利便性の維持や将来投資にまわすべき資源を食いつぶしているのが現実である。安いものにはワケがある。なお、連邦政府は2026年5月から2カ月分のガソリン・軽油の価格高騰対策として、DTへの年間補助額を超える16億ユーロの予算を措置した。これを少しでも公共交通にまわせないものかという提言はあるが、連邦政府には届いていない。



DT 値上げを告げる売り場の看板（2026年3月撮影）