

# 公共交通における運賃水準の都市間比較考察

板谷 和也<sup>1</sup>

<sup>1</sup>正会員 流通経済大学教授 経済学部経済学科 (〒270-8555 千葉県松戸市新松戸 3-2-1)

E-mail: itaya@rku.ac.jp

公共交通の運賃理論については、日本では総括原価に基づいて設定されるものとする考え方が一般的である。一方、欧米諸国では公的な支援が入ることが一般的なため、運賃設定の考え方が日本と異なる。本稿ではこうした背景をもとにフランスの公共交通における運賃の設定状況について、日本の運賃と比較しつつ考察する。

**Key Words:** fare system, France, price level

## 1. はじめに

地下鉄やバスなどの都市内交通の運賃について議論する際によく言われるのが、「欧米の運賃水準は日本と比べて安価」ということである。これは、日本の公共交通は原則として民間事業者が営利事業として全ての費用を運賃収入で賄うこととなっているのに対し、欧米の都市内交通は公的機関による補助がなされることが一般的で、そのために運賃水準も低く抑えられていることが多いためである。

しかし運賃制度は多様である。支払方法だけ取ってみても現金できっぷを買うか IC カード等を用いるかという違いがあり、一回乗車する度に運賃支払いを行うこともあれば一日や一週間、一か月など期間を定めて乗り放題となるきっぷを購入することもあるだろう。学生や高齢者、障害者に対する割引も様々なものが存在する。こうした多くの制度を一括りにして全て欧米の方が安価とは言えないのではないかと筆者は考える。

本稿では欧米諸国の中でも軌道系交通やバスなど交通機関の違いを問わず共通の運賃制度となっている都市の多いフランスを取り上げる。以下、フランスの制度と都市圏別の運賃水準を紹介し、ついで都市間鉄道の運賃を取り上げつつ両国の比較を行うこととする。

## 2. フランスの都市交通における運賃制度

フランスの都市内公共交通の運賃は、1 回券及び回数券（カルネと称される 10 回券が基本だが、回数には多数の設定がある）が基本である。この普通運賃は、距離

に応じたものや交通手段別に別々のものを使うようなルールのものではない場合が多い。つまり、出発地から目的地までどの交通手段を利用してもよく、使用開始から 1 時間あるいは 2 時間といった制限時間以内であれば何度でも乗り換えが可能となる。都市内全域で同一の運賃となることが多いが、対象となる地域が広くゾーン制が採用されている場合には、有効ゾーンの違いで価格が異なる。

また制限時間を 24 時間としたチケットも一般的に販売されている。こちらは、1 人用の他に 3 人から 4 人のグループが同時に移動することを条件として割安な価格設定をしている場合が多く、また都市圏によっては制限時間をさらに延ばしたのも販売されている。

一方定期券は、原則として全区域でフリー乗降可能なものが発売される。多くの都市圏で年齢別の価格を導入しており、年齢制限のある定期券を購入する場合は身分証明の提示を求められる。都市圏によっては本人確認用のカードを作成して定期券利用時にそれを携帯することが義務づけられる場合がある。

低所得者や障害者等、多子家族に対する社会的割引制度も設定されている。ただし、都市圏によってその内容には細かな差異があり、高齢者向けの定期券が充実した都市圏や、若者向けの定期券が多種類販売されている都市圏などがある。パーク&ライド等の施策促進のための運賃制度が用意されているところも多い。

こうした運賃制度が有効に機能している要因の一つに、どの都市圏でも利用するときの方法が共通であるということが挙げられる。即ち、1 回券や回数券であれば、事前に購入しておくか運転手から購入するかして、乗り込

む前に刻印するのみである。また定期券であれば求められたときに提示すればよい。加えて、都市圏によって多額の運賃が設定されているが、基本となる1回券、10回券、24時間券についてはほぼ全ての都市圏で販売されており、制限時間内であればどの交通手段を使ってもよいのも共通である。

ここではトラム（路面電車）の走る主な都市圏における1回券、回数券、24時間券の価格を表-1に整理している。基本となる運賃設定は共通のものとする一方で価格は都市圏ごとの実情を反映して同一にはなっていないことが分かる。

表-1 各都市圏の運賃水準

| 都市圏       | 1時間券 |      | 24時間券 |
|-----------|------|------|-------|
|           | 1枚   | 10枚  | 1人    |
| アヴィニオン    | 1.4  | 12.5 | 3.5   |
| アンジェ      | 1.4  | 12.6 | 4.0   |
| オルレアン     | 1.6  | 14.3 | 3.5   |
| カーン       | 1.5  | 12.7 | 4.0   |
| グルノーブル    | 1.6  | 14.5 | 5.5   |
| クレルモンフェラン | 1.6  | 14.4 | 5.1   |
| サンテティエンヌ  | 1.4  | 10.0 | 47.0* |
| ストラスブール   | 1.8  | 14.1 | 4.6   |
| ディジョン     | 1.7  | 14.3 | 4.5   |
| ドゥエ       | 1.5  | 13.0 | 5.0   |
| トゥール      | 1.6  | 14.0 | 4.1   |
| トゥールーズ    | 1.7  | 13.7 | 6.1   |
| ナンシー      | 1.3  | 10.0 | 3.9   |
| ナント       | 1.7  | 15.6 | 5.8   |
| ニース       | 1.5  | 10.0 | 5.0   |
| パリ        | 1.9  | 16.9 | 7.5*  |
| ヴァランシエンヌ  | 1.6  | 12.0 | 3.8   |
| ブザンソン     | 1.4  | 13.0 | 4.5   |
| ブレスト      | 1.6  | 12.5 | 4.0   |
| ボルドー      | 1.7  | 13.7 | 5.0   |
| マルセイユ     | 1.4  | 15.0 | 5.2   |
| ミュールーズ    | 1.4  | 12.0 | 4.5   |
| モンペリエ     | 1.6  | 10.0 | 4.3   |
| ランス       | 1.7  | 13.0 | 4.3   |
| リール       | 1.7  | 14.9 | 5.0   |
| リヨン       | 1.8  | 15.1 | 6.2   |
| ル・アーブル    | 1.8  | 13.0 | 4.2   |
| ルーアン      | 1.7  | 14.5 | 5.1   |
| ル・マン      | 1.5  | 13.5 | 4.2   |

出典：各都市圏公共交通事業者 Web ページより筆者作成

注1：サンテティエンヌは24時間券がないので1か月券の価格。

注2：パリ市の24時間券は1ゾーンのものがないため2ゾーンの価格。

都市間で細かな違いはあるものの、1回券の価格は平均で1.6ユーロ程度、1ユーロ120円で日本円に換算すると190円前後となる。わが国の地下鉄の初乗り運賃と都

市内バスの均一運賃の間くらいと考えると、高くも安くもない設定といえそうである。なお日本の回数券に相当する10回券は、平均13.3ユーロ、1600円程度である。

サブスクリプションなどとも称される24時間券は、都市圏による差異が大きいものの、平均すると4.7ユーロ、750円程度である。これで路面電車とバスに一日乗り放題なので、日本の感覚でいえば安価であるようにも思われる。

なお、都市圏交通では定期的に検札がある。この際に有効な乗車券を持っていなかった場合には、高額（場合によって異なるが、100ユーロを超えることもある）の違約金を支払う必要がある。またどの都市圏も、必要に応じて運賃表を見直している。こうした点は日本とは大きく異なる。

### 3. フランス国鉄の運賃水準

前章でみたようにフランスの各都市圏の運賃水準は細かい差異はあるものの大きな違いはない。これは、特に鉄道の運賃についてはフランス国鉄 SNCF の影響が大きい。フランスは日本と異なり現在でも国鉄方式で国全体の鉄道線が維持されており、その運賃水準は全国共通である。最近では TGV における競争的運賃の採用に伴い、全国共通の賃率についてはフランス国鉄の利用者の多数が使用するものではなくなりつつあるが、都市圏交通に対するフランス国鉄の影響は決して小さくなっていないと考えられるため、フランス国鉄の運賃水準について紹介することは有用であると考えられる。

フランス国鉄における賃率は表-2に示される賃率に基づいて計算されている。フランスは日本ではなくなった等級制が現在も維持されており、ここでは日本の普通運賃に相当する2等運賃を取り上げている。

表-2 フランス国鉄の2等運賃賃率

| キロ(d)     | 固定運賃(a) | キロ当たり賃率(b) |
|-----------|---------|------------|
| 1-16km    | 0.7781  | 0.1944     |
| 17-32km   | 0.2503  | 0.2165     |
| 33-64km   | 2.0706  | 0.1597     |
| 65-109km  | 2.8891  | 0.1489     |
| 110-149km | 4.0864  | 0.1425     |
| 150-199km | 8.0871  | 0.1193     |
| 200-300km | 7.7577  | 0.1209     |
| 301-499km | 13.6514 | 0.103      |
| 500-799km | 18.4449 | 0.0921     |
| 800-999km | 32.2041 | 0.0755     |

運賃(P)計算方法：P=a+bd 単位：ユーロ

出典：Les Tarifs Voyageurs

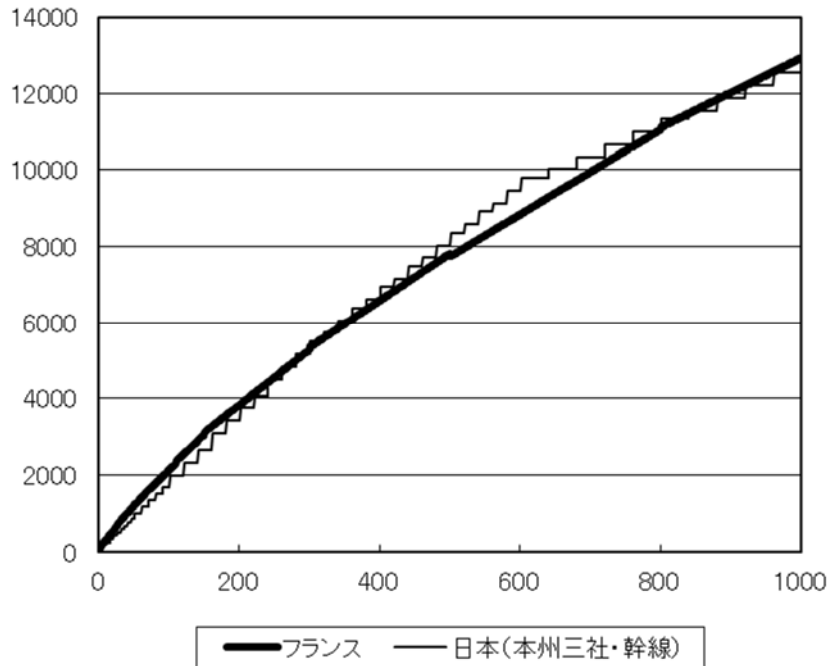


図-1 日仏の都市間鉄道運賃比較

また表-2 から計算される営業キロごとの運賃については図-1 に示している。ここでは1ユーロ=120円で日本円に換算するとともに、日本の JR のうち本州三社の幹線における運賃表の数値を比較のために併記している。

図-1 に示されるように、鉄道運賃についても必ずしも日仏間でどちらが明らかに高い安いとは言えない。概ね300キロくらいまでについては日本の方が安価であり、300~800キロについてはフランスの方が安く、それ以上では再び日本の方が安価という程度の傾向は読み取れるが、フランスでは TGV でなければこの運賃だけで列車に乗れるのに対し、日本では長距離の移動ではほぼ優等列車を使わなければならない特急料金がかかることを考え合わせると、全体としては日本の方が安価であると言える。加えて都市内交通に相当する100キロ以内については日本の方が安価であるため、この点を考慮しても鉄道運賃については日本の方がやや割安といえよう。

#### 4. 消費者物価との比較と考察

さて、こうした両国の運賃は他の物価と比してどのような水準にあるだろうか。

消費者物価指数でみると、1998年から2018年までの間にフランスでは物価が1.36倍となっている一方、日本では1.01倍とほとんど変わっていない。フランスでは物

価の上昇に伴い公共交通機関の運賃・料金もほぼ毎年値上げしているが、日本では物価がほとんど変わらないので消費税増税時以外にはほとんど値上げらしい値上げは行われていない。

つまり、フランスでは路面電車が普及し始めた20年ほど前には実際にかなり安価な運賃水準であったものの、物価の上昇に伴う値上げを繰り返してきた結果として、現在では日本と同等か比較方法によっては日本よりも運賃水準が高くなっているともいえる。

なおフランスの物価全体としては、平均給与水準が日本と大きく違わないこともあり、外食等フランスの方がかなり高いものは存在するものの、日常の買い物等については日本と大きくは変わらないようである。

本稿では主にフランスの動向について簡潔に論じたが、発表会当日の報告ではフランスのその他の運賃制度および日本の各都市における運賃分析を追加し、より詳細な比較を行う予定である。

#### 参考文献

- 1) SNCF: Les Tarifs Voyageurs, 2020
- 2) フランス各都市圏公共交通事業者 WEB サイト
- 3) 板谷和也: フランスの軌道系交通における運賃制度概要—利用者の視点から—, 運輸と経済, 第71巻第9号, pp73-80, 運輸調査局, 2011

(?)

### Intercity Comparison of Fare Levels in Public Transport

Kazuya ITAYA