

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—

いた 板 や 谷 かず 和 や 也*

フランスの鉄軌道の持つ魅力は、施設や車両に起因するものだけでなく、制度面の影響も大きい。特にその運賃制度は、わが国のそれとは異なる特徴を有するが、これまでその実態はあまり紹介されてきていない。そのため本稿では都市間輸送を担うフランス国鉄(SNCF)と都市内輸送を扱うトラムに関わる運賃制度を概観する。フランス鉄軌道の運賃制度は、柔軟な運賃設定と年齢による割引制度の充実、多子家族等に対する社会的割引の存在、フリーパスのような利便性の高い制度の普及といった魅力的な特徴を持つが、特に注目すべきは、全国で共通の運賃制度が整備されていることで情報周知が効率的に行われ、利用者が安心して鉄軌道や公共交通を利用できるようになっていることであろう。

はじめに

フランスの鉄軌道交通は、都市内交通におけるトラム¹⁾や都市間交通におけるTGVを中心に近年大きな変貌を遂げていることもあり、わが国でもこれまでに多くの紹介がなされてきている。

フランスの鉄軌道の魅力は、車両や駅・停留所等の大胆なデザインや、まちづくりと一体化して都市再生の手段として用いられている点、あるいは速度や居住性など多岐にわたるが、運賃制度もその重要な要因である。しかしトラムの整備が進み、またTGVなどの運賃制度が大きく変更された1990年代以降におけるフランスの鉄軌道交通に関わる運賃制度については、これまであまり紹介されてこなかった。

フランスの鉄軌道運賃制度にはわが国と異なる部分が少なからずある。実際に利用する際に利便

* (財)運輸調査局調査研究センター主任研究員

性が高くなるような工夫があり、また利用者それぞれの状況に応じて大胆に運賃を割り引く制度が多数盛り込まれている。これらの背景には、フランスの都市間鉄道輸送が現在でも国鉄によって運営されていることや、鉄軌道に関わる事業が赤字基調で、原則として行政による支援を受けて運行されていることなどがある。

こうした背景事情に踏み込んだ運賃制度論もちろん重要だが、現時点におけるわが国の鉄軌道事業が民間事業者によって黒字基調で行われることが原則となっていることを考慮すると、フランスの運賃制度はわが国の鉄軌道サービスを向上させるためのヒントとして受け止めるのが現実的であろう。そのためには、まずはフランスの運賃制度の表層的な特徴を整理することが必要である。

そこで本稿では、都市間輸送を担うフランス国鉄(以下「SNCF」と、都市内輸送を扱うトラムに関する運賃制度²⁾の概要を、利用する立場の視点

から紹介することとする³⁾。その際、必要に応じてわが国の動向と比較することで、フランスの制度の特徴を浮き彫りにし、わが国への示唆について検討することとしたい。

1. フランスの鉄道における運賃制度概要

SNCFは、La Poste(フランス郵政公社)等と同じEPIC(商工業的公施設)という形態で運営されている。これはわが国の公共企業体に近く、つまりかつての国鉄とほぼ同じ方式である。わが国では国鉄の再建方法として分割民営化が採用され、国の幹線鉄道輸送は民間企業が担う形になっているが、フランスでは上下分離方式が採用され、幹線鉄道の運営をSNCFが担い、施設の管理をRFF(SNCFと同じくEPIC)が担うという構造になっている。このことから分かるようにフランスの鉄道は必ずしも営利を目的としていないが、一方で航空や自動車等の他交通モードと競争しているという側面もある。このため、公共目的の運賃制度と競争に対応した運賃制度が共存している。

以下では、まずSNCFにおける運賃制度の原則について紹介した上で、適用制限のある各種の割引制度について取り上げ、ついで適用制限のない割引運賃設定について触れ、最後に行政が運営権を持つ地方ローカル鉄道の運賃について概説する。

(1) 運賃計算の原則

SNCFは、現在も等級制を採用しており、1等車に適用される1等運賃と2等車に適用される2等運賃が存在する。基礎となる運賃体系は2等運賃であり、1等運賃はその1.5倍である。また実際の運賃額の算出に際しては、このキロ程に基づく基礎運賃か、後述のTGVなどに適用される

キロ程に基づかない特定基準運賃のどちらかを用いる。

基礎運賃は、1,000kmまでを10段階に区分しており、出発地と目的地の間のキロ程に応じた固定運賃とキロ当たり賃率にキロ程を乗じたものが運賃額となる。些か分かりにくいのが、どのような距離の移動であっても1kmでも距離が異なれば運賃額も異なるという体系になっている。

この関係を表1で詳細に示しており、分かりやすく図示したものが図1である。なお図1では、SNCFの運賃を1ユーロ=110円として日本円に換算し、わが国のJR(本州三社の幹線)運賃と比較している。この図の限りではフランスの運賃の方が安価なようにも思えるが、例えば1ユーロ=150円であれば全体としてわが国のJRの方が安くなる。

ただし、JRの運賃には優等列車の料金が含まれていない。SNCFの制度には優等列車料金に相当するものではなく、座席指定料金と寝台料金があるのみである。従って、SNCFの2等運賃はわが国

表1 SNCFの2等運賃賃率 (単位:ユーロ)

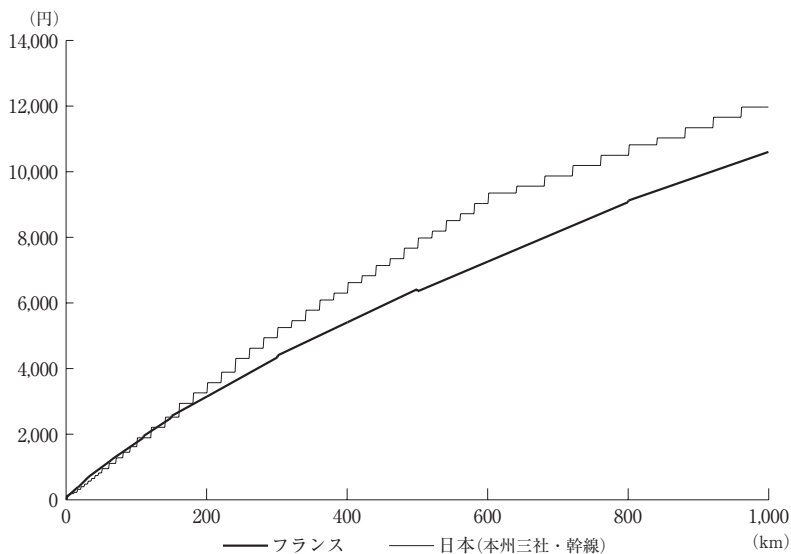
| キロ(d) | 固定運賃(a) | キロ当たり賃率(b) |
|-----------|---------|------------|
| 1~16km | 0.697 | 0.174 |
| 17~32km | 0.224 | 0.194 |
| 33~64km | 1.855 | 0.143 |
| 65~109km | 2.588 | 0.133 |
| 110~149km | 3.661 | 0.128 |
| 150~199km | 7.245 | 0.107 |
| 200~300km | 6.950 | 0.108 |
| 301~499km | 12.233 | 0.092 |
| 500~799km | 16.528 | 0.083 |
| 800~999km | 28.855 | 0.068 |

運賃(P)計算方法: $P=a+bd$

出典: Les Tarifs Voyageurs

1) フランスではいわゆるLRT(新型路面電車)を含め、路面を走行する軌道系交通を「トラム」と総称する。
 2) 後述するように、一般的にトラムの運賃制度はトラムだけで完結するものではない。都市内交通については当該都市圏内の全モードを対象とした運賃制度の概要を紹介する。
 3) 本稿では以下、都市間輸送用の鉄軌道(フランス国鉄)を「鉄道」、都市内輸送の鉄軌道(トラム)を「軌道」と呼んでいる。

図1 日仏の運賃比較



注) 単位 = 円 (SNCF 分は 1 ユーロ = 110 円で換算)
出典 : 筆者作成

の普通車、1等運賃はグリーン車に相当すると考えられ、わが国では特に長距離の移動において特急料金が追加されることを考え合わせると、相対的にフランスの方が割安であるといえそうである。

また、JRの運賃は様々な経緯と各社の経営状況を反映して複雑になっており、運賃表も複数存在する。その一方、SNCFの運賃表はこの1種のみである。両国を比較すると、運賃制度の原則部分においては、日本の方が些か複雑である。

その上でSNCFでは、TGVなどの利用の多い列車に関してはこの運賃体系にとらわれない金額設定ができるようになってきている。そのベースは上記のキロ程に基づく基礎運賃であり、その±40%以内という制限のもとでかなり弾力的な運賃設定が行われている。場合によっては同じ駅間を移動する場合でも2等より1等のほうが安いこともある。

なお、払い戻しや変更に関する制約はあまり厳しくなく、発車前日までは無手数料で払い戻しできる運賃種類が多い。ただ、無札(きっぷなし)で

乗車した場合や、必要なきっぷを持っていなかった場合の罰則は日本より遥かに厳しく、精算時に手数料(4~20ユーロ)、違約金(10~35ユーロ)を支払うことになる。

またこの運賃表は、原則としてほぼ毎年値上げされている。これは物価上昇やSNCFの採算性向上などが理由とされており、例年、前年比2%前後の値上げとなっている。デフレ状況が長く続いたこともあり、値上げができない状況にある日本の鉄道とは大きく異なる状

況といえる。

(2) 適用制限のある各種割引

SNCFには多くの割引が存在する。大きく分けると、まず適用条件の有無がある。本項では適用条件のある制度について紹介する。これらは、年齢によるもの、定期券方式のもの、団体に対するもの、それに社会的割引があり、これらの割引率について時期によって設定が異なる⁴⁾。以下でこれらの趣旨と割引条件、割引率などについて述べる。

1) 年齢による割引

SNCFでもJRと同様の子ども運賃が設定されている。4歳(JRでは6歳)未満の幼児は座席を1席使わなければ無料、12歳未満はおとなの半額となる。

この原則以外に、1年間有効な割引カードを予め購入しておき、窓口に提示してきっぷを購入する際に25%から60%の割引を受ける制度がある。このカードは子ども(12歳未満)、若者(12~25歳)、

4) これら以外に団体割引も存在する。わが国の形式に近いため、詳細な説明は割愛した。

勤労者(26～59歳)、高齢者(60歳以上)によって区別され、それぞれ価格も割引の内容も異なる。詳細は表2の通りである。

子ども用カードは4名までの同伴者も同時に割引されるという手厚い割引制度になっている。また若者向けと高齢者向けは、対象によってカードの名称が異なるが、割引内容はほぼ同一で、割引率も子ども用と同様である。つまり、26歳未満と60歳以上の世代はカードを買えば本来の半額で移動できるのである。

一方、26歳以上60歳未満の現役勤労者世代⁵⁾は、カードの値段が高く使用できる回数に制限があり割引率も低い上、「土曜の夜～日曜」「往復」「片道200km以上」という条件を満たした場合にのみ割引が受けられるという規則になっている。

なおカードを購入しない場合には、窓口で年齢証明を提示することを条件に、子ども、若者、高齢者について25%の割引となる制度がある。この場合も子どもの同伴者4人までは同時に割引される。つまり、カードを購入すると、最初にお金がかかる代わりに割引率が大幅に上がるので、旅行頻度によって使い分けることが可能になっているといえる。

いずれも、フランスの年齢による割引は、現役世代以外には基本的に平等なものとなっており、子どもの養育者に手厚い制度となっていることがわかる。

一方わが国では、高齢者向けの割引としてJRグループ6社による「ジパング倶楽部」と称される会員組織が存在する。男性65歳以上、女性60歳以上と性別で入会資格が異なり、女性を優遇している。最大30%の割引が受けられるが、利用回数は年20回までという制限がある。子どもを含む少人数団体や若者(学生世代)を対象にした割引制度は特に存在しない。

2) 定期券・回数券方式の割引

SNCFにおける定期券・回数券方式の割引は、大きく分けて2種存在する。一つはカードとクーポンを購入し、それらを窓口で提示すると50%(割引率は場合によって異なる)の割引を受けられる方式であり、もう一つは特定の2地点間について乗降自由なものである。前者はわが国の回数券方式に対応すると思われる(ただしルールは大きく異なる)、後者はわが国の通勤定期券方式と似ている。

カードとクーポンの方式は、記名式・写真入りのカードとクーポンを購入し、これらを提示して割引された乗車券を購入するというものである。このカードは、区間や期間、等級、利用頻度別に様々な設定が存在する。これに対しわが国の回数券は、購入に際し証明書を提示する必要はないが、区間と回数が予め決められており選択の余地が少ない。

一方、通勤定期券の方式は、75kmまでの区間で、勤務先の証明がないと購入できない代わりに、

表2 年齢割引カードの概要

| | 価格 | 年齢 | 対象 | 最大割引率 | 等級 | 回数制限 | その他 |
|------|-------|---------|--------------|-------|-------|------|------------------------|
| 子ども用 | 70ユーロ | 12歳未満 | 所持者と4名までの同伴者 | 50% | 1等・2等 | なし | 子どもは、割引後のおとな運賃の半額 |
| 若者用 | 49ユーロ | 12歳～25歳 | 所持者 | 60% | 1等・2等 | なし | |
| 勤労者用 | 75ユーロ | 26歳～59歳 | 所持者 | 40% | 1等・2等 | あり | 利用期間及び往復200km以上利用の制限あり |
| 高齢者用 | 56ユーロ | 60歳以上 | 所持者 | 50% | 1等・2等 | なし | |

出典：Les Tarifs Voyageurs より筆者作成

5) フランスの年金制度では、定年が原則60歳であり、40年以上働くことと満額支給、35年以上働くことと65歳から満額支給ということになっているが、これに連動して26歳から59歳の間が現役の勤労者世代とされる。

きわめて安価な設定となっている。わが国の場合は、通勤定期券に関しては誰でも購入可能である。

3) 社会的割引

さて、ここまではSNCFが主体的に設定した割引制度を紹介してきた。これら以外に、行政側の政策上の理由で導入される割引が存在する。この社会的割引には、年次休暇に対するものと、子どもの扶養者向けのものと、学生および若年労働者に対するもの、障害者に対するもの、それに退役軍人に対するものがある。いずれも2等普通運賃のみ適用となっており、1等を利用する場合は差額の支払いが必要になる。

年次休暇割引は、フランスにおいて法律で義務づけられているバカンスの取得に対応するものである。この割引制度を利用することで労働者は年1回、往復200km以上の乗車について、同居家族ともども25%の割引を受けられる。

子ども扶養者向けの割引は先述の子どもカード割引に近い制度だが、こちらはカード取得に費用がかからない。3人以上の子どもを扶養する(していた)場合には、2等普通運賃についてそれぞれ3人：30%、4人：40%、5人：50%、6人以上：75%の割引を受けることができる。また子どもが2人以下の場合も、18歳までの子どもがいて、かつ定められた制限以下の所得であれば25%から50%(条件によって異なる)の割引を受けられる。

学生および若年労働者に対する割引は、わが国でいう学生定期である。26歳未満の学生や23歳未満の見習い者といった購入制限があるが、購入に際し証明を必要とするなどのルールはわが国と大きく変わらない。

退役軍人や障害者に対する割引は、本人と付添人の両方に適用され、条件によっては75%あるいは無料という高い割引率となる。これについてはわが国でも、身体障害者・知的障害者に対して5割引とする制度がある。

以上のようにSNCFでは、バカンスや少子化対策のような政策的な目的の割引が充実している。

また、学生や障害者に対する割引も同様のカテゴリーに属している。こうした、社会的弱者に対する支援のような営利目的でない割引制度については、政府が実施するよう命じているということもあり、これら以外の制度との間で明確な線引きがなされていると考えられる。

民間事業者が鉄軌道事業を運営するのが原則となっているわが国では、このように政府が命じて運賃を割り引かせるということとはできないが、これまでの慣例もあり、学割制度や障害者割引制度が根づいている。しかし、フランスのような家族単位での大幅な割引などは、簡単には導入できないだろう。むしろ、こうした社会的な割引による減収分を全て事業者が負担しており、しかもその制度が硬直化している点が問題である。

4) 時期による割引

SNCFでは、一週間単位で「青時間」と「白時間」との区別がなされている。混雑時間に対応する白時間が、平日の朝夕、それに金曜と日曜の午後に設定されており、この時間帯には各種制度による割引率が下がる。割引率の高い子どもや若者のカード割引などについて、白時間には一律25%の割引となる。その意味で、割引というよりはピーク時における割増と考えるべきである。

このような、時期によって割引率を変化させる方法はわが国でも取り入れられており、盆暮れ正月のような混雑時期には多くの割引制度を適用させないことになっている。ただし、時間帯によって運賃額を変化させるようなことは行われていない。

(3) 適用制限のない割引運賃設定

ここまでの割引制度は、ある条件のもとで本来の運賃を割り引くものであった。しかし、SNCFの看板列車であるTGVには、一般の列車と異なる独自の運賃設定がなされており、利用者はいくつかの選択肢の中からニーズに合った運賃を選択できる⁶⁾。

TGVの運賃は、「レジャー運賃」と名づけられた正規運賃と、事前購入の場合に適用される「レジャー割引運賃」、これに正規運賃より高い価格が適用される「TGVプロ運賃」、2週間前まで購入できる格安割引「プレズ運賃」の4つに大別される。

レジャー運賃は、出発日の前日までであれば変更・払い戻しが可能であり、当日でも10ユーロの手料金を支払えばよい。一方、TGVプロ運賃は変更や払い戻しに関する制限がなく、出発直前まで手数料なしで可能である。またプレズ運賃は、席数限定で極めて安価な運賃設定とする一方で、14日前までしか購入できず、かつ変更・払い戻しのできない設定となっている。

これらに加え、一部のTGV列車はインターネット上でしか乗車券を購入できない「iDTGV」列車となっている。このiDTGVに適用される運賃は、予約状況などによって大きく変化するが、最低運賃がプレズ運賃と同様に安価に設定されている。またiDTGV列車を利用する際には、インターネットで取得したチケットを自ら印刷して持っていく必要がある。

これらは、列車の区間と時間帯によって設定金額が異なり、相当に柔軟な設定を行っているものと考えられる。実質的に、距離帯別の運賃とは別建ての制度が適用されていると考えてよく、わが国でいえば鉄道というよりむしろ航空の運賃設定に近い状況になっている。

(4) 地域圏鉄道の運賃

フランスの鉄道のうち、幹線系以外のローカルなネットワークの運営はそれぞれの地域圏が責任

を持つことになって既に10年ほどが経過しようとしている。各地域圏の運賃制度は、原則としてSNCFの運賃制度に準拠することとなっているため、ここまでで述べてきた制度と大きな違いがあるわけではない。ただし、それぞれの地域圏⁷⁾が、それぞれの住民にとっての利便性を高める目的でいくつかの運賃制度を提案している。

なかでも特徴的なのは、定期券としてフリーパス方式のものが一般的に発行されていることである。区間を限らない定期を広く販売することで利用増につなげようとする政策と考えられる。また、地域圏内から乗車してTGV等に乗り換えて都市圏外へ移動するような利用に対しての割引策も存在する。

フランスを始めとする西欧各国では、一般的な鉄道と都市圏の近郊を走る鉄道、トラム等との間には明確な線引きがなされており、そのため都市間鉄道と地域圏鉄道、都市内軌道はそれぞれ異なる主体が運営するのがフランスでも一般的になっている。都市圏近郊の運賃制度については次節で触れるが、この両者の双方を一枚のフリーパス定期券で利用することが可能になっている場合も多い。

2. 都市圏内の運賃

フランスの都市圏における公共交通の変貌と、それと並行したまちの変化は目を見張るものがある。この都市圏内部の公共交通に関する運賃制度は、基本的にトラムとバスに共通のものとなっている⁸⁾。

都市内公共交通の運賃は、1回券及び回数券(カ

6) 本項で紹介する運賃制度は、TGV以外にも在来線の昼行・夜行列車の中に適用されるものが存在するが、いずれも事前に予約が必要な座席・寝台である。

7) ここで地域圏とは、フランスの地方行政制度における「Région」(州とも訳される)を示す。地域圏の下に、県とコミューン(市町村)が存在する。

8) パリ近郊だけは、近郊鉄道としてRER線と称されるSNCFの路線が存在する。そのため鉄道と地下鉄、バス、トラムなどの各交通手段に共通する運賃制度となっている。その意味でパリ近郊の運賃制度は特殊であり、またわが国でもカルト・オランジュやその後継となるIC乗車券Navigoなどについてよく紹介されているため、パリ近郊についてはここでは詳述しないこととする。

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⁹⁾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3日(72時間)用など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いるため、購入時に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、SNCF同様に設定されている。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、都市圏によって多種の運賃が設定されているが、基本となる1回券、10回券、1日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。トラムの走る主な都市圏における1回券、回数券、1日券の価格を整理したのが表3である。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。

ちなみに、定期券制度もこれらの都市圏ではほぼ共通で、全域フリーパス方式で、誰でも購入可能な正規価格の他に年齢別の割引がある。1回券の価格は概ね1.5ユーロ程度で、1ユーロ110円で日本円に換算すると160円前後となる。わが国の

表3 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 |
| オルレアン | 1.4 | 12.3 | 3.5 |
| カーン | 1.3 | 10.8 | 3.6 |
| グルノーブル | 1.4 | 12.0 | 4.0 |
| クレルモンフェラン | 1.4 | 11.6 | 4.0 |
| サンテティエンヌ | 1.3 | 12.0 | 4.2 |
| ストラスブール | 1.5 | 12.7 | 4.0 |
| ドゥエ | 1.3 | 11.5 | 4.0 |
| ナンシー | 1.3 | 8.7 | 3.3 |
| ナント | 1.5 | 12.7 | 4.2 |
| ニース | 1.0 | 10.0 | 4.0 |
| パリ | 1.7 | 12.5 | 9.3 |
| ヴァランシエンヌ | 1.5 | 10.0 | 3.5 |
| ボルドー | 1.4 | 10.8 | 4.1 |
| マルセイユ | 1.5 | 12.5 | 5.0 |
| ミュールーズ | 1.3 | 11.6 | 4.0 |
| モンペリエ | 1.4 | 12.0 | 3.5 |
| リール | 1.4 | 11.0 | 4.0 |
| リヨン | 1.6 | 14.0 | 4.8 |
| ルーアン | 1.5 | 12.0 | 4.2 |
| ル・マン | 1.4 | 不明 | 3.9 |

注) パリ圏は1回券は1ゾーン、24時間券は3ゾーン
出典：各都市圏公共交通事業者 Web ページより筆者作成

9) 筆者が確認した限りでは、複数ゾーン制を採用しているのはパリ圏のみで、他の地方都市圏は全て1ゾーン制、即ち同一運賃制となっている。

地下鉄初乗り運賃程度と考えれば、高くはないが安くもない設定といえそうである。

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、SNCFと違って毎年ではないが、どの都市圏も必要に応じて運賃表を見直している。

わが国ではそもそもこうした状況にはないことがほとんどである。距離制でない運賃を採用しているのは一部の路面電車に留まり、価格の設定も運賃支払い方法も事業者ごとに異なるのが一般的である。使い慣れていれば大きな問題はないが、初めて利用するときには敷居が高く、公共交通が敬遠される一因となっているようにも思われる。

3. フランスの運賃制度の特徴

以上、ごく簡単にフランスの鉄道運賃制度の概要を紹介した。最後に、わが国と異なる点を中心にその特徴をまとめたい。

- TGV等の予約が必要な列車については、キロ程による従来の運賃にとらわれず、区間や出発時間帯を考慮した上で、事前割引や変更条件などを工夫した柔軟な運賃設定がなされている
- 年齢による割引制度が精緻なものとなっており、高齢者だけでなく子どもや若年層も含めて幅広く需要を喚起することが想定されていると思われる
- 学生の通学、若年労働者の通勤に対しては、政策的な配慮による定期券制度がSNCF、都市圏を問わず存在する
- 地域内の移動に関してはフリーパス定期の導入が普及しており、加えて対象範囲の狭い都市内交通に関しては、普通運賃も距離によらず時間制となっている
- フランス国内のどこでも、ほぼ共通の運賃制度

となっており、「乗り方が分からない」などの不安感がない

といったことがフランス鉄道の運賃制度の特徴として挙げられるのではないだろうか。

フランスの運賃概要の中でも、フリーパスや幹線交通における複数の運賃設定は、特にわが国にとって示唆するところが大きいと考えられる。また値上げを定期的に行っていることや、年齢別の割引制度が充実していることなども、今後のわが国の鉄軌道政策において重要な問題として位置づけられよう。

そうした中、筆者としては特に、全国で共通の運賃制度が整備されているということフランス運賃制度の最大の特徴として指摘したい。わが国ではこれまでも多くの意志ある事業者が意欲的な運賃制度を実現させてきている。しかし、そうした運賃は残念なことに一部にしか伝わらないものがほとんどであり、十分な知名度を獲得できずにいると思われる。

フランスで、SNCFで移動する場合には、普遍的な割引運賃制度がいくつも設定されており、この制度自体はむしろわが国より複雑な面もあるものの、一度把握すればどこに行くにも応用が利く。また、目的地での公共交通利用のルールもほぼ全国共通である。

フランスの運賃制度の持つよい点は、わが国の運賃制度のよい点と相容れない部分が少なくないが、このような、運賃ルールの共通化などについては実現不可能ではないと考える。本稿がわが国の鉄軌道や公共交通全般の運賃制度をよりよくするための一助となれば幸いである。

[参考資料]

- [1] 運輸調査局内部資料
- [2] Les Tarifs Voyageurs (SNCF)
- [3] フランス各都市圏公共交通事業者 WEB サイト