

〔研究員の視点〕

フランスにおける都市間バスの解禁

運輸調査局 主任研究員 萩原隆子

※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました（図を除く）

2011年7月、フランスにおいて初の国内都市間バスの運行が開始された。日本の都市間バスの運行においては、路線バスの参入が認められているばかりか、ツアーバスのような形態での運行も可能となっているが、フランスでは鉄道輸送サービスを守るために厳しい参入規制が取られてきた。そのため、いくつかの認可条件が設けられたものの、今回の都市間バスの参入規制の緩和は、主にフランスの都市間輸送を担ってきた既存の鉄道(SNCF)にとって新たな脅威となっている。

都市間バス参入規制の緩和

フランスでは従来、都市内バスおよび地域圏(州に相当)内のバスの運行は認められているが、基本的には隣接する(または遠方の)地域圏間を結ぶ都市間バスの運行は認められていなかった。そのため、都市間輸送の主体はSNCFが運行する鉄道となっていた。しかし、交通分野における規制緩和の一環で、2009年10月にEU域内における国際路線バスの一部を都市間バスとして利用することを承認する法律がEUで可決され、2011年以降にはフランス国内での運行が可能となった。しかし、都市間バスの認可条件として、以下の5つの条件を満たすことが必須とされている。

- ①国内路線を運行する事業者の本拠地は、EU域内であること
- ②国内路線バスの運行は、地域圏間のみとすること
- ③国内路線バスの乗車人員は、国際路線バスの乗車人員の50%以下であること
- ④国内輸送による収入は、国際路線バス運行による収入の50%未満であること
- ⑤国内路線バスの運行が公共旅客交通サービス全体の経済的な均衡を阻害しないこと

都市間バスへの期待

フランス国内の都市間バスの運行主体は、ユーロラインズフランス社(公共交通事業者のベオリア・トランスデブ社の子会社)である。

前述の法律改正の後、2011年7月にパリ～レンヌ、ナントなどパリからフランス西部に位置する都市への運行を中心に、6路線を開業した。その後、同年9月には150路線(40の都市を結ぶ)の販売を開始した。

ユーロラインズフランス社は、運行する国際路線バスの残席を都市間バスに利用する。これは、概ね各路線の3割程度となる。同社の都市間バス路線の4割程度は、鉄道などの既存交通機関では連絡が不便であるか、または連絡自体がない路線となっており、鉄道の補完的役割を担うと予想される。さらに、



SNCF 以外の選択肢がなかった都市間輸送において、利用者に選択する権利が与えられたことは、未開拓であった都市間輸送市場の活性化と移動のしやすさの向上につながることも期待されている。

輸送条件の比較と SNCF の対抗策

輸送条件（運賃、所要時間）を鉄道と比較すると、運賃に関してはバスの方が圧倒的に安価であるが、鉄道でも割引運賃を利用すると、バスと拮抗する場合もある。所要時間に関しては、圧倒的に鉄道の方が有利となる区間が多い。特に TGV と競合している路線ではその傾向が強い。結果、パリ～ナント（約

390km）等においては、運賃および所要時間ともに鉄道の方が優位となっている。

ただし、直通列車がない場合はその限りではない。例えば、ルーアン～レンヌ（約 510km）のように乗換（パリまたはルマン経由）が必要となるような路線では、運賃でも所要時間でも鉄道よりバスの方が優位となるケースも見られる。また、パリ～レンヌ（約 370km）のように、運賃ではバスが、所要時間では鉄道が圧倒的な優位性を誇っている場合は、利用者がどちらの条件を重視するかによって選択が分かれる可能性がある。

このような都市間バスの参入に対して、SNCF は競合路線のサービスの改善に向け

研究員の視点

て、専門チームを編成し、スピード面も含めた対抗策の検討を行うことを表明した。現時点で、都市間バスの対抗策として明確に公表されたものはないが、2012年の運賃改定の中で、都市間バスとの競合路線において、鉄道のインターネット限定割引運賃の価格が都市間バスと同等もしくはそれ以下の金額に押さえられている。また、新たに都市間特急列車の専用サイトも立ち上げられ、各種サービスが紹介されている。

新たな需要の掘り起こし

ユーロラインズフランス社の都市間バス運行一年目の輸送目標は約5万人、収入目標は125万ユーロ（約1億5千万円）である。この数値は2010年の国際路線バスの輸送人員350万人の1.5%に過ぎない。2011年7～8月の輸送実績（6路線分）はたったの870人であり、目標達成は厳しい状況にあるが、同社は、現時点での都市間バス市場の規模が大きくなるとも、今後、潜在需要を掘り起こすことは可能だという見解を示している。その背景には、同社の想定するターゲットが学生、若年層、シニア層であり、特に学生や若年層に対しては低価格戦略による訴求

力が大きいと考えるためである。

さらに、鉄道運営に対する補助金の一部を地域圏が負担している点からも、輸送量の少ない鉄道路線が今後都市間バスに代替されていく可能性も考えられる。鉄道路線の維持にかかる費用は、都市間バス路線の約20倍とも言われており、鉄道への補助金により財政逼迫している地域圏では特に、魅力的な交通機関に映るであろう。しかし、日本と同様、鉄道からバスへの転換は、利用者にとってはサービス低下と受け止められやすく、バス自体の地位向上を図らなくては難しいという問題も抱えている。

おわりに

フランス以外にスペインやポルトガルにおいても、国際路線バスの一部都市間バス利用への参入が計画されている。さらに、近いうちに都市間バス単独の路線運行の認可を目指した法案の提出も検討されており、都市間バスの全面的な運行自由化に期待するバス事業者も多い。都市間バス参入規制緩和の推進と鉄道輸送サービス維持のあり方について、今後のフランス政府の判断を注視していきたい。