

〔研究員の視点〕

フランス・ドイツ

# 長距離バス事業の自由化と鉄道輸送

運輸調査局研究員 黒崎 文雄

※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました

フランス・ドイツの公共交通の輸送市場が、大きな変革に直面している。その発端は、両国における長距離バスの輸送市場の自由化である。本稿においては、両国の長距離バス事業と鉄道輸送との関係に焦点を当て、日本の状況と比較しながら論じることとする。

## フランス・ドイツの長距離バスの自由化

フランスとドイツでは、鉄道輸送サービスの保護を主な目的として、長年にわたって国内の長距離バスの輸送市場への参入が厳しく規制されてきた。しかし、交通分野における規制緩和の施策として、2009年10月に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各国に義務付ける法律がEUにおいて可決され、これを受けて両国では長距離バス市場の自由化が進んでいる。

フランス国内においては2011年以降、一定の条件が課されてはいるものの国内の長距離バス事業が自由化され、新規事業者の参入とバス利用者数の増加が続いている。2013年には長距離バスの利用者は11万人に過ぎなかったが、2016年には500万人に拡大するものと見込まれている。

ドイツ国内においては2013年から長距離バスの輸送市場が自由化されており、フランスと同じく新規参入が相次ぐとともに、

2012年は300万人に過ぎなかった利用者数が、2014年には1,600万人に達するなど急激な増加が続いている。鉄道輸送が不便な区間において新規路線が開設され、鉄道の補完的な役割を担う場合もある一方、極端に安価な運賃により競合路線に参入し鉄道輸送の脅威となっている参入事例も見られる。

このように、両国における長距離バス輸送市場の自由化は、鉄道旅客の輸送量にも大きな影響を与えかねない輸送市場の大きな変革をもたらしている。

## フランス・ドイツの地域鉄道輸送

しかし、バス事業と鉄道事業との関係を比較した場合、両国と日本との間では運営の枠組みに大きな差異が存在していることに留意が必要である。まず、鉄道施設に係る費用負担であるが、フランスでは1997年に、ドイツでは1994年に国鉄改革が行われ、それ以来、両国の鉄道施設の建設は主に公的資金に支えられている。また、両国では輸送事業者は線路使用料を支払うものの、鉄道施設の維持管理費用はインフラ管理者が負担している。

通勤などの日常輸送を支える地域鉄道輸送については、運営の枠組みは更に大きく異なっている。両国における鉄道の旅客輸送量は、日本と比較して少なく非採算となってい

るため、国鉄改革の過程で「地域化」と呼ばれる運営制度が導入された。

フランスでは地域化の制度が2002年に導入され、以降の地域鉄道輸送については、地域圏(Région)が都市計画などと整合を図りながら輸送計画を策定し、運賃水準もRégionが決定した上でフランス国鉄(SNCF)との契約により輸送サービスを調達している。

ドイツにおいても同様な制度が1996年に導入され、州政府とドイツ鉄道(DB)などの輸送事業者との間の輸送契約に基づいて地域輸送サービスが供給されている。輸送契約の財源を支える制度も整えられており、ドイツにおいては地域交通の運営に対して自動車燃料税の収入を充てることが定められている。

ドイツの地域鉄道輸送の市場は自由化が進んでいるが、これは輸送事業者の無秩序な市場参入ではなく、州政府が運賃水準や列車本数を定めた上で、輸送契約の締結にあたって競争入札を行う点での自由化であり、長距離バスの自由化とは異なっている。

両国においては、長距離バス市場の自由化によって、長距離部門を中心に鉄道事業者の収入が減少する結果となっている。一方、地域輸送部門においては、行政が長距離バスによる影響が近距離旅客輸送に及ぶことを回避するように努めていると同時に、地域化に基づいた制度によって運営が行われているため、長距離バスの自由化がSNCFやDBの経営に与える影響は限定的となっている。

しかし、フランスの関係者によると、将来は、これまで鉄道により供給されていた旅客輸送サービスが、経費削減のためにバス会社との契約による供給に変更される可能性も否

定できないとの指摘もあり、自由化後の輸送市場の変革については今後も長期的に注視していく必要があると言えよう。

### 日本の輸送市場と今後の国土づくり

わが国におけるバス輸送と鉄道輸送の関係についてはどうであろうか。日本のバス事業分野も既に需給調整規制が廃止されており、高速バス事業を中心に多数の事業者が低価格の運賃で新規に市場参入している。

一方、鉄道事業者は、鉄道施設の更新・維持管理に必要な費用を負担するとともに、広範囲の鉄道路線を有する場合には内部補助により不採算の鉄道路線を維持する状況が続いている。また、自治体からの補助金ではなく運賃が主な収入であるために、高速バス事業との競合による運賃収入の減少は、他の路線の輸送サービス低下にもつながることとなる。

すなわち、日本の輸送市場においてはバス輸送など他の輸送モードの動向が、より直接的に鉄道事業者の経営に影響を与える関係となっている。

鉄道ネットワークを中心とする交通のあり方は、地域や国土のあり方に大きな影響を与える。わが国の今後の国土交通行政の指針は「国土のグランドデザイン2050」に示されているが、そこでは急激な人口減少など大きな環境の変化に対応するため、都市機能の集約・再編などによる「コンパクトなまちづくり」と、それらを「ネットワーク」で結ぶ国土づくりを進めていく必要性を謳っている。

現在、特に地方都市においては公共交通ネットワークの再構築を進めることが重要な課題となっているが、多くの場合、鉄道はまちづくりで中核となるインフラになり得ると思われる。このため、バス事業と鉄道輸送

## 研究員の視点

サービスとの関係は、日本においても今後の重要な課題の一つであるように思える。

また、まちづくりの中核として地域鉄道輸送の活性化を図る場合には、鉄道事業者による更なる内部補助に財源を求めるのではなく、フランスやドイツにおける地域化の運営制度で見たように、自治体などの適切な支援のもとで都市計画と一体となった総合的な施策を進めることが必要と言えよう。

### 注視が必要な今後の変遷

本稿では、フランスやドイツにおける長距離バス事業の自由化について鉄道輸送との関係から論じた。両国においては、日本より人口密度が低い市場環境であるにもかかわらず、地域化などの運営制度によって高質な地域鉄道の輸送サービスを維持してきた。ま

た、多くの都市では手厚い補助によって地下鉄やバスなどの都市交通の利便性を高め、必ずしも自動車に頼らずとも徒歩と公共交通で都市サービスを楽しむことができるコンパクトなまちづくりに成功してきた。

しかし、両国における長距離バス輸送の自由化の影響は大きく、輸送市場に少なからぬ影響を及ぼすと予想される。今後、どのような影響を鉄道輸送に与えるのか、あるいは地域や国土の構造にどのような変革を及ぼすのか注視が必要と考えられる。また、両国の交通政策と自由化による変遷の中から、「コンパクト+ネットワーク」で示されるわが国の地域・国土構造の構築に向けて、政策面における重要な示唆が得られるように思われる。