

# 生活者実感で比較する主要7カ国の鉄道運賃

かなや まきよ  
金谷 牧代

交通経済研究所副主任研究員

英国の経済紙「The Economist」は例年1月と7月の年2回、ビッグマック指数を公表している。ビッグマック指数とは、ビッグマックの販売価格を基準にして異なる通貨の購買力を比較する経済指標である。

市場為替レートは短期的な市場の需給や投機的な動きに影響を受けやすく、必ずしも各国の経済実態を正確に反映するとは限らない。市場レートが大きく変動すれば、市場レートベースの経済実態も大きく変動するためである。これに対しビッグマック指数のような購買力平価で比較する方法は、物価水準の違いを調整するため、各国の経済力や生活水準をより安定して比較できるという利点を持つ。直感的にも理解しやすいことから、ビッグマック価格を用いて、実質所得格差や国家競争力等を国際比較した研究が行われている。

では、各国の鉄道にはビッグマック何個分の値段で乗れるのだろうか。本稿では、世界中に展開しているファストフードチェーン店のビッグマックを用いて各国の鉄道運賃を比較し、生活実感でみた場合、日本の鉄道運賃が他国と比較してどのような水準にあるのかを検討する。

## ■各国の鉄道運賃の比較

—大都市近郊鉄道にビッグマック何個分の値段で乗れるか

比較対象はG7を構成する主要7カ国（日本、

米国、カナダ、英国、ドイツ、フランス、イタリア）である。通勤を想定し、大都市近郊鉄道（地下鉄を除く）の16-20km区間で比較した。各国で統一された割引運賃（通勤定期を含む）はないことから、比較には本年1月時点の普通運賃を用いる。運賃情報は、各国の運行会社もしくは運賃設定に関する組織の公式ウェブサイトから入手した。

表に、比較結果を整理した。まず、主要7カ国の大都市近郊鉄道16-20kmの普通運賃を市場レートで比較した場合、日本は対象国の中で最も安価な運賃を提供していることが判明した。次に、国際通貨基金（IMF）が公表する購買力平価ベース、ビッグマックを用いた購買力平価ベース各々で各国運賃を比較したところ、ビッグマックを用いた購買力平価ベースでは、日本の鉄道運賃がイタリア、フランスに次いで安い運賃であることが分かった。

運賃をビッグマック個数で換算した場合には、東京の鉄道にはビッグマック0.67個分の値段で乗車できるが、ニューヨークの鉄道には1.98個分の値段を出さないと乗車できないことになる。つまり、各国の物価水準の違いを調整した場合にも、日本の鉄道運賃は平均より安価であることが示された（対象国の平均は0.94個分、中央値は0.81個分）。

## ■なぜ日本の鉄道運賃は主要7カ国と比較して安いのか

運賃設定には、鉄道インフラやサービスの質の違い、鉄道運営に対する政府の補助金、政策の違い等が反映される。このため、各国で鉄道運賃に差異が生じるのは当然である。例えば、日本の鉄道は運行頻度や時間の正確さ、サービスの質において、一般的に高い評価を受けている。今回対象とした国々では、特に運行頻度に大きな違いがあり、大都市近郊鉄道の通勤時間帯に関して言えば、日本以外の国では1時間に数本の運行であるのに対し、日本では数分おきに運行されるという違いがある。乗客が多ければその分固定費用を多くの乗客で分散できるため、運賃は相対的に低く抑えられるであろう。

一方、今回の調査対象国の鉄道運営には、日本を除きいずれも政府の補助金が入っている。例えば、英国、ドイツ、フランス、イタリアの4カ国では、鉄道インフラ事業と運行事業の分離がなされており、運行会社はインフラの維持管理費や固定資産税等の費用負担をしない。さらに、ビッグマックを用いた購買力平価で比較した場合に最も運賃の安かったイタリアでは、運行会社に対する運行費補助率がグループ全体で73.3%であり、手厚い行政補助を受けている(2022年数値、UIC調べ)。このことはつまり、上下分離方式を採用することで運行会社の費用負担が軽減される国や、運行費補助を大幅に受ける国よりも、日本の鉄道事業者が独立採算での運営を基本とし、相対的に費用負担が大きいにも拘らず、低廉な運賃で鉄道運営を行っていることを意味する。

また、フランスでは本年1月に運賃改定がなされ、パリを中心とした地域圏内(イル・ド・フランス圏)の運賃が一律となった結果、対象区間の運賃が低く設定されることになった(前年運賃ではビッグマックを用いた購買力平価でも日本より高い)。しかし、近距離区間の運

賃が相対的に高くなったため、総収益では増収を見込んでいる。対する日本の運賃は、事業者が柔軟な設定や値上げを行うことが容易でないという事情も、他国より低く抑えられている原因のひとつであろう。

このように、実際には様々な要因を総合的に考慮して運賃設定がなされるが、一般消費者の生活水準で鉄道運賃をみた場合、今回調査対象とした路線の数値からは、現行の日本の都市部の鉄道運賃は相対的に安いと言えそうである。

国立社会保障・人口問題研究所の調べでは、2040年の1都3県の高齢化率は30.8%と推計され、2020年比で5.7ポイント増加する。生産年齢人口の減少や高齢化の進展、働き方の変化等により、今後、首都圏の通勤需要は減少する可能性がある。バリアフリー化や高齢者向けサービスの充実に向けた設備投資やサービスの改善が求められ、一人当たりの運営費も増加するであろう。以上のような購買力平価でみた利用者視点での運賃水準を踏まえると、利用者の適正な負担も重要となる。持続可能な鉄道運営を維持していくためには、利用者の利益保護とのバランスをとりつつ、現行の運賃規制や鉄道政策、社会政策のあり方を検証する必要がある。

表 主要7カ国の大都市近郊鉄道の運賃比較

(単位：円)

		日本	米国	カナダ	英国	ドイツ	フランス	イタリア
区間例		東京～川崎	ブルックリン ～クイーンズビレッジ	トロント～ギルドウッド	ロンドン ～ハローウ&ウィールドストーン	ベルリン～ヴァンゼー	パリ～アティス・モンス	ローマ～フラスカーティ
運行会社		JR東日本	MTAロングアイランド鉄道 (ニューヨーク都市圏公社)	Metrolinx (オンタリオ州公社)	West Midlands Trains	S-Bahn Berlin	SNCF Voyageurs	Trenitalia
鉄道保有会社					ネットワークレール (英国政府)	DB InfraGO	SNCF Réseau	RFI
運行会社と鉄道保有会社の関係		同一	同一	同一	別会社	DBグループ	SNCFグループ	FSグループ
運賃	市場レートベース	320円	1,693円	670円	1,296円	765円	407円	342円
	購買力平価ベース		1,045円	489円	948円	608円	348円	322円
	購買力平価ベース (ビッグマック価格のみ)		949円	387円	701円	403円	214円	180円
	ビッグマック個数換算	0.67個	1.98個	0.81個	1.46個	0.84個	0.45個	0.38個

注1) 市場レートベース、購買力平価ベース（ビッグマック価格のみ）及びビッグマック個数換算に用いた為替レートは、いずれも「The Economist」公表値（本稿執筆時点で最新の2024年7月公表値）に準拠。購買力平価ベースの円換算に用いた為替レートは、IMFが公表する2024年値を用いた。

注2) 具体的な為替レート（米ドル円）は市場レートが150.47円、購買力平価（IMF推計）が92.87円、購買力平価（ビッグマック価格のみ）が84.36円。

出典：各国の運行会社、運輸連合、IMFの公式ウェブサイト、『Janes Urban Transport Systems 2022-2023』等をもとに作成