

フランスにおける長距離バス事業自由化の影響

板谷和也
ITAYA, Kazuya

流通経済大学経済学部教授

1—はじめに

フランスの交通機関は地方分権に伴う権限移譲が進んでいることを背景に、役割が明快に分担されている。都市内交通は基礎自治体あるいは広域連合が、県内で留まる交通は県が、州内で留まる交通は州が各々責任を持ち、州の範囲を超える長距離の移動に関しては国が管轄するという考え方である。

この中で、かつてはバスが運行されるのは主に都市内交通と県内交通であり、つまり概ね100キロを超えない範囲のみであった。それ以上の国内長距離移動は鉄道で行うこととされており、長らくフランスでは長距離を走る路線バスは国際路線以外認められていなかった。こうした制限が課される最大の理由は、鉄道サービスの維持と考えられる。この規制が緩和されたのは2011年7月で、このときに初めてフランス国内の各都市を結ぶバスの運行が開始された。

この長距離バスサービスにおける規制緩和を推進したのがフランスの現在の大統領であるマクロン氏である。当初はバス事業者の参入も長距離バスの利用者増も大きな規模ではなかったが、この規制緩和によってフランスの長距離バスは大きな変貌を遂げている。

本稿ではこうしたフランスにおける長距離バス規制緩和の直後からの動向を分析したThierry Blayacらによる論文を紹介する。この論文はフランスの長距離バス事業における規制緩和が路線の開設状況や運行頻度及び価格などのサービスレベルに、地域別にどのような影響を与えているかについて、独自に収集したデータをもとに分析している。

なおわが国では長距離バスについては長い歴史があり、多様な路線設定と各種ニーズに合わせたサービスや価格で多くの顧客を得ている。こうした観点からフランスの状況をどのように読み込むべきか、若干の考察も行うこととする。

2—都市間バスの規制緩和に至る経緯

先述したように2011年までフランスの長距離バス事業は厳しい規制の下にあり、原則として新規参入はほぼ不可能な状態であった。この規制が緩和される方向になった原因は2009年のEUによるバス規制緩和にある。これは国際路線バスの一部を一定の条件（国境を越えない利用者の比率が50%以下であること、各路線の停留所を一つの州内に二つ以上設定しない

こと、公共交通の経済的な安定を阻害しないこと等)のもとで国内都市間バスとして利用することを義務づけるものである。

この規制に対応するかたちでフランスにおける都市間バスの規制緩和は実現した。当初参入したeurolines france社は当時のVeolia Transport社の子会社であったが、2011年7月に6路線、9月には一気に150の路線の座席を販売し始めた。このときは国際路線バスの座席を国内部分だけでも利用可能にするというEUの義務通りの方法であれば認可は不要であったが、国内のみの路線を新規に開設する場合は地元自治体の認可が必要であったこともあり、多くの路線は並行する鉄道路線が低頻度ないし低速に留まっている都市間あるいはそもそも鉄道で直接に結ばれていない都市間であった。そのためこのときの規制緩和では、長距離バスの利用者数は年間10万人前後と僅かなものに留まっていた。つまり、この段階ではそれ以前とほぼ同じく、鉄道とバスの競争は必ずしも活発ではなくバスは鉄道を補完する役割に留まっていた。

2015年8月に公布されたいわゆるマクロン法はこうした状況を変え、長距離移動という分野に競争を持ち込んだといえる。この法律によって、延長100キロ以上の路線について事前の自治体による認可などの制限なく参入することが可能となり、実質的にはほぼ参入規制が撤廃された状況となった。これは業界が従前から求めていたことであり、規制で保護される側のフランス国鉄(SNCF)は規制緩和に反対しつつouibus(旧:iDBus)というネーミングのブランドを立ち上げて長距離バス事業に参入していたが、結果的にはこの後さらに積極的に事業展開することとなった。これに伴い、ドイツのFlixbus社やMegabus社、Starshipper社、Isiline社といった多くの参入が実現している。

マクロン氏が求めていたのはそれまで表に出てこなかった長距離の移動需要であり、年500万人以上の需要増と1万人以上の雇用創出を政府は見込んでいた。

3—長距離バス自由化の影響

こうした自由化の分析にあたり、この論文の筆者は2015年8月のマクロン法公布の直後からいくつかのバス路線についてデータを収集し始めた。路線の選定にあたってはマクロン法以前からの国際路線とマクロン法以降に開設された国内路線の双方を選ぶという方針で、モンペリエ・バルセロナ、モンペリエ・

■表一 バスについての二時点間比較結果抜粋

		モンペリエ	モンペリエ	リヨン	パリ	モンペリエ	モンペリエ	リヨン	リヨン	リヨン
		バルセロナ	ミラノ	トリノ	ロンドン	ボルドー	リヨン	ナント	ストラスブール	パリ
運賃水準	時点1 (2015/8-2016/1)	0.131	0.133	0.101	0.081	0.034	0.033	0.024	0.025	0.038
	時点2 (2016/1-2016/6)	0.128	0.131	0.080	0.063	0.046	0.031	0.038	0.033	0.036
	比較結果	横這い	横這い	減少	減少	増加	横這い	増加	増加	横這い
運行頻度	時点1 (2015/8-2016/1)	43.71	3.76	7.29	20.90	5.38	2.86	1.71	2.71	19.00
	時点2 (2016/1-2016/6)	46.76	4.33	11.86	21.38	4.57	4.90	3.52	4.38	32.14
	比較結果	横這い	横這い	増加	横這い	減少	増加	増加	増加	増加
サービス水準	時点1 (2015/8-2016/1)	4.15	4.00	4.73	4.47	4.33	4.21	4.16	4.78	4.66
	時点2 (2016/1-2016/6)	4.16	4.00	5.21	4.54	4.30	4.75	5.01	5.16	4.81
	比較結果	横這い	横這い	上昇	横這い	低下	上昇	上昇	上昇	上昇

出典：参考文献¹⁾ から筆者抜粋

注1：運賃水準の数値は標準化されているため、数値の絶対値に意味はない

注2：サービス水準の数値はbusradar.comによるものである

ミラノ、リヨン・トリノ、パリ・ロンドン、モンペリエ・ボルドー、モンペリエ・リヨン、リヨン・ナント、リヨン・ストラスブール、リヨン・パリの計9路線が対象となっている。これらの路線について、それぞれバス、鉄道、自動車相乗り^{注)}の運行頻度、事業者数、1人1キロあたり収入、所要時間といったサービスレベルを示す指標や移動距離、利用者の年齢層、そして結ばれる各都市のGDP、人口、面積、年齢構成、都市ランキングといったデータを経年で取得して分析している。

分析の方針は、下記の4仮説を検証するというものである。

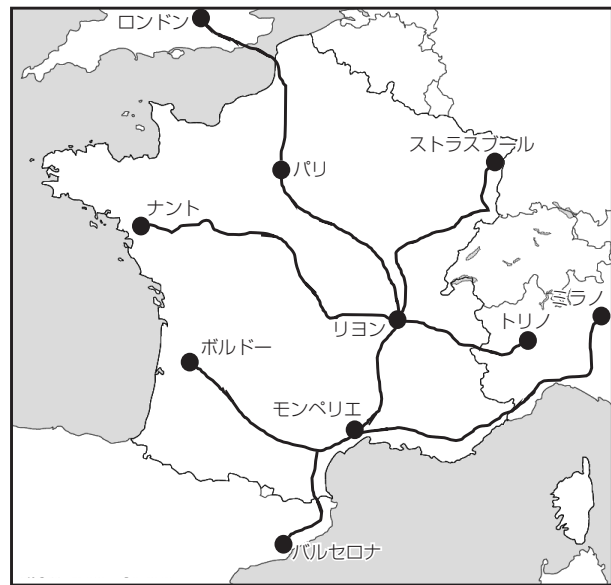
- 仮説A 自由化は新規参入を促進し運賃競争も活発化する
- 仮説B 自由化はバス運賃の低下を促す
- 仮説C 自由化はバスのサービスを向上させる
- 仮説D 自由化は鉄道と自動車相乗りの運賃を低下させる

これらにつき、運賃やサービス水準指標の時点間変化を計る方法（表一にバスについての分析結果を抜粋）や多次元分析で路線ごとに評価を行ったところ、国際路線についてはリヨン・トリノおよびパリ・ロンドンの両路線でAからDの全ての仮説を支持する結果となり、また国内路線については各交通機関の運賃を低下させるという2つの仮説については仮説AおよびCのみ検証できたという結果となった。

つまり自由化はバスのサービスを向上させるが運賃水準を低下させるとは限らず、また国際路線については路線により影響の違いがあることがわかった。

4— おわりに 分析結果の考察

以上のように、この論文では仮説の一部が検証できないという結論になっているが、これは筆者らによればフランスのバス事業自由化が始まったばかりであるということが影響しており、今後も継続してモニタリングしていく必要があるという。参入自由化がバスのサービスを向上させるのは日本でも同様であり、本論文で示されている結果は日本のことを考えても十分に理解できる内容であろう。したがって、今後日本と同じように多様なサービス運賃水準による競争がフランスの長距離バスでもより一層激しさを増す可能性も大いにあると考えられる。ただ、運賃については必ずしも低下するとは限らない。これは各交通モードの速度や運賃、サービス内容に大きな違いがあるためにキャプティブ層が少なからず存在し、条件によっては相互に競争状態とはなっていない可能性があるためであ



参考文献¹⁾ をもとに筆者作成

■図一 対象路線

る。また長期的には、マクロン氏が期待しているような潜在需要があまりなく、参入したバスが鉄道等の既存交通機関の利用を減らし採算を悪化させるような悪い状況になることも考えられる。この場合、各交通機関のサービスレベルは全体としてかえって低下するかもしれない。

こうした検討には定期的に定量データが収集されている必要があるが、この点についてはフランスはもちろん日本でも十分とはいえないのが実情である。こうした論文から得られる示唆には大きなものがあるだけに、バスに関わるデータ整備は急務として取り組むべきではないかとも考える。

注

自動車相乗り：欧州で広く普及している、ヒッチハイク相手をWebサイト上でマッチングさせるサービス。相乗り相手を探す人が設定した目的地までの価格がWeb上に示され、同乗希望者がそれに応募する形式。長距離のライドシェアサービスともいえ、欧州で広く普及している。詳細は代表的な事業者であるBlaBlaCar (<http://www.blablacar.com>) あるいは参考文献⁴⁾ を参照のこと。

参考文献

- 1) Thierry Blayaca, Patrice Bougetteb [2017], “Should I go by Bus? The liberalization of the long-distance bus industry in France”, Transport Policy, Vol.56, pp.50-62.
- 2) 萩原隆子 [2012], “フランスにおける都市間バスの解禁”, 交通経済研究所
- 3) 黒崎文雄 [2016], “長距離バス事業の自由化と鉄道輸送”, 交通経済研究所.
- 4) 湧口清隆 [2015], “フランスの格安新幹線「OUIGO」はなぜ安い?”, 運輸政策研究, Vol18, No.3, pp22-23, 運輸政策研究機構.