

フランスの格安新幹線「OUIGO」はなぜ安い？

湧口清隆
YUGUCHI, Kiyotaka

相模女子大学人間社会学部社会マネジメント学科教授

1—はじめに

世界的にLCC（格安航空会社）が発展し、新たな需要を開拓する一方で、既存大手航空会社の経営に脅威を与えてきた。LCCの激戦区の1つである欧州では、1981年に開業したフランスの新幹線TGVを皮切りに大発展を遂げた高速鉄道にも大きな影響を与えている。フランスでは、イールド・マネジメントに基づくTGVの料金設定は1990年代には既に導入されていたが、2004年開始のインターネットによる割安チケットサービス「iDTGV」で一層強化され、航空機と同様、残席数と連動した割引料金設定が行われてきた。さらに、フランス国鉄は新たな試みとして新幹線版LCCとも言える「OUIGO」（発音が類似する英語の「we」と仏語の「Yes」（oui）を合成）を2013年4月に導入した¹⁾。

「OUIGO」は既存のTGVとは全く切り離された新たなサービスで、専用車両を用意し、フランス国鉄内の独立した部門がフランス国鉄の旅客列車運行免許の中で実施している。その意味で、既存のTGVの一部座席をインターネット販売する「iDTGV」とは全く異なるサービスである。

2—紹介する論文

今回紹介する論文は²⁾、「OUIGO」がLCCの新幹線版と言えるかどうかを、フランス国鉄関係者へのヒアリングや既往文献をもとに、需要面、供給面双方から丹念に分析したものである。供給面の分析では単なる数値比較にとどまらず、背景にある法律上、制度上の要因にも言及している。著者たちは、「OUIGO」を、TGVとLCCという2つの確立したビジネス・モデルと比較し、各ビジネス・モデルの結果として提供される3者の価格を分析した。その上で、フランス国鉄が「OUIGO」に関し、どの程度LCCのモデルをコピーしているのか、あるいは逆に鉄道産業としての制約の虜になっているのかを考察した。

驚くことに、著者たちは鉄道産業としての市場規制、技術的硬直性、既存の雇用関係を含む諸制約が「OUIGO」のビジネス・モデルに大きな影響を与えていると仮定しており、結論では

「『OUIGO』は一般的なLCCの定義に十分に適合するとは言えない」（p.84）と述べている。しかし一方で「従来のフランスのTGVの焼き直しでもない」（p.84）と述べており、鉄道産業の諸制約の中でLCCのビジネス・モデルを採用し、「低費用」ではなく「格安」サービスを実現したと結論づけている。

しかし、この論文で懸念すべき点として、著者たちがLCCとの競争という視点に捕らわれ過ぎている点が挙げられる。他メディアでも紹介されているように、私は自動車との競争こそ「OUIGO」導入の本質的な理由のように思われる³⁾。欧州では自動車の相乗りがかなり広く行われ、ヒッチハイク的に自動車に相乗りしたい人と、燃料代や高速道路代を浮かせるために費用を分担してくれる同乗者を探す人をつなぐウェブサイトが積極的に活用されている。私が別誌で紹介しているように⁴⁾、フランス国鉄自体が、このような自家用車の相乗り仲介サイトを傘下におさめているという事情もある。パリ近郊の通勤・通学交通では相乗りサイトとの協調を図りつつも、ドル箱となる長距離輸送では相乗りサイトに対抗しなければならない。このような観点からの言及も欲しかったという印象を持っている。

3—供給面の特徴

「OUIGO」の供給面での特徴は、①車両をすべて2等車だけで構成し、1等車やバー車両などを廃止することにより、定員を増加させたこと、②10両固定編成を2本つないで常に重連運転を実施していること、③起終点にもかかわらずパリやリヨンでは中心駅（リヨン駅、パール・ドゥ駅）ではなく郊外駅（マルヌ・ラ・ヴァレ・シュシー駅、サンテクジュ・ペリ駅）を使っていること、④早朝から夜間まで同一編成を運用するとともに、終着駅での折り返し時間を従来のTGVに比べて短縮化したこと、⑤予備編成を持たないことが、従来のTGVと比べた特徴となっている。これらの特徴を見るとLCCと類似点が多いが、①、②、③の特徴はフランスの線路使用料体系を反映したものになっている。

フランスでは、線路使用料は、以下のように4つの料金の合計で計算される。

線路使用料=スジ確保料金 (Reservation Charge)
 + 通行料金 (Traffic Charge)
 + ネットワーク料金 (Network Charge)
 + 基本料金 (Basic Charge)

●スジ確保料金は税引前料金単価×時間帯係数×発着地係数×新幹線利用の地方サービス係数×スイス発着高速鉄道係数×区間距離

- ▶税引前料金単価は、新幹線では距離当たり3,166ユーロから15,418ユーロ、在来線では同0.010ユーロから5,372ユーロ
- ▶時間帯係数は、夜間0.5, オフピーク1, ピーク1.5, その他1.3
- ▶発着地係数は、高速鉄道のパリ発着1.10, 高速鉄道のパリ以外発着0.68, 在来線1

●通行料金=料金単価×係数×本線上の走行距離

- ▶料金単価は、列車キロ当たり新幹線では4,300ユーロ、在来線では3,502ユーロ

●基本料金=固定額+変数×編成係数×鉄道サービス類型係数

この料金体系の中で、③の特徴が「OUIGO」の線路使用料を大きく抑制する効果をもたらしている。TGVはパリ市中心部のリヨン駅発着となることから「発着地係数」が1.10、「OUIGO」はパリ郊外のマルヌ・ラ・ヴァレ・シェシー駅発着であることから同0.68と、「OUIGO」は「スジ確保料金」を2/3に抑制することが可能になる。実際、オフピーク時のパリ〜リヨン間の線路使用料を比較すると、表一のように、「スジ確保料金」の約3,000ユーロの差が1列車あたりの線路使用料の差として顕在化する。さらに、線路使用料は車両数ではなく編成数が課金単位となっていることも、「OUIGO」に有利に働く。列車により重連したりしなかったりするTGVと異なり、常に重連で固定運用される「OUIGO」は、座席数の多さと相乗して1座席あたりの線路使用料を半分強に抑制できた。

一方で、「OUIGO」がフランス国鉄の1部門として運営されているために労働問題からは逃れられない。労働条件の大半はフランス国鉄の職員と同じため、大幅な人件費の抑制にはつながりにくい。それでも、車掌に関して担当業務を多様化したり、若い職員を集中的に雇用して賃金を抑えたりするなどの工夫で、人員数と賃金を抑え、人件費の抑制に努めている。

■表一 1列車あたりの線路使用料の比較 (パリ〜リヨン間, オフピーク)

列車	TGV	OUIGO
スジ確保料金	7,666.89ユーロ	4,559.08ユーロ
通行料	2,008.70ユーロ	2,085.93ユーロ
基本料金 (駅部分)	655.48ユーロ	353.10ユーロ
基本料金 (その他)	492.66ユーロ	504.18ユーロ
合計	10,818.72ユーロ	7,502.29ユーロ
座席数	1,060席	1,268席
1席あたりの料金	10.61ユーロ	5.92ユーロ

4—需要面の特徴

一方、需要面からもLCCと類似した特徴を持つ。例えば、ビ

ジネス需要が少なく、レジャー需要が多い路線に特化している点である。一日中、列車を稼働させるためには、ビジネス需要に合わせたダイヤ設定をしにくい。そのため、価格に敏感なレジャー需要にターゲットを絞り、ダイヤ面での利便性を犠牲にしている。パリ、リヨンとも中心部から電車 (RER, トラム) で30分以上離れた郊外駅での発着である点もビジネス客には不自由である。

パリ〜リヨンは数日前に購入するとオフピークの往復20ユーロから50ユーロと、「iDTGV」を利用したTGVの割引切符の1/3以下で購入できる。また直前でも50ユーロ前後とTGVの割引切符の1/3程度である。TGVやエールフランスに比べ圧倒的に安い。そのため、片道10ユーロでとりあえず切符を購入して、最終的に利用しないという乗客も少なからずいることも報告されている。

5—日本への示唆

フランス国鉄が導入した「OUIGO」のようなサービスを日本でも導入可能だろうか。残念ながら、私は否定的である。一番の大きな要因は、日本では上下一体型での鉄道事業が原則で、会計上の分離もされていないことが挙げられよう。上述のとおり、「OUIGO」成功の要因の一つは線路使用料体系に起因する。また、別の大きな要因として、日本の新幹線では線路容量、駅容量が一杯であることも指摘できる。しかし、可能性としては、新幹線開通で線路容量に余裕のある在来線のほうが現実的であろう。新幹線の開業により、市街地が中心駅から離れてしまう事例が増えている。LCCとは逆に市の中心部にダイレクトにアクセスできることを売りに、時間はかかるが安く乗換えなしで移動できる利点を前面に出した在来線の「格安急行列車」のモデルが成立するかもしれない。いずれにしても、日本の場合、フランスと比べ、在来線の普通列車のネットワークが維持されており、利用者も飛行機、新幹線、在来線特急列車、高速バス、普通列車と、予算と時間の組合せに応じた選択が比較的可能な環境におかれていることから「OUIGO」のようなサービスは生まれにくいと思われるが、「格安新幹線」というビジネス・モデルの可能性を検討する入口として、今回紹介した論文はうってつけである。

参考文献

- 1) 今橋隆 [2014], “ヴェキヤンからウイゴへ”, 「運輸政策研究」, Vol.17, No.1, p.110.
- 2) Marie Delaplace & Frédéric Dobruszkes [2015], “From low-cost airlines to low-cost high-speed rail? The French case”, *Transport Policy*, Vol.38 (February 2015), pp.73-85.
- 3) Excite [2013], “Exciteコネタ 今フランスで話題の鉄道LCC・OUIGO! 営業初日に乗ってみた”, (オンライン), <http://www.excite.co.jp/News/bit/E1365475845776.html>, 2015年9月30日閲覧.
- 4) 湧口清隆 [2015], “フランスの公共交通の動向”, 「運輸と経済」, Vol.75, No.5, pp.89-94.