

# 大都市圏の公共交通とまちづくりについての日仏比較 —鉄道の「商業的分野」と「社会的分野」の考え方の対比から—

東洋大学国際観光学部 黒崎 文雄

[kurosaki026@toyo.jp](mailto:kurosaki026@toyo.jp)

## はじめに

2025年3月から4カ月の間、フランスの大学（CY Cergy Paris）での在外研究のため、パリ郊外に滞在する機会を得た。フランスでは、鉄道をはじめとする公共交通サービスは、日本とは比較にならないほど巨額な財政支援を得ながら提供されている。しかし、筆者が滞在したパリ近郊の現地では、予想していた以上に自動車の利用が定着していた。

この実状から、大都市圏の公共交通とまちづくりについて、日本とフランスの間の差異を考察し、その上で、人口減少が進む今後の日本で必要とされる政策を導くのが本発表の目的である。

## 1. イルド・フランスにおける公共交通の運営手法

イルド・フランスは、パリ市を含む8県で構成されるフランスの中心的地域圏である。パリを中心に半径100kmに広がる都市圏で、人口は1200万人を超え、この人口規模は日本の京阪神都市圏とほぼ同じである。

イルド・フランス内の公共交通は、「イルド・フランス・モビリティ」と称される地方公共団体によって運営が行われている。「イルド・フランス・モビリティ」の予算規模は、108億ユーロ（2021年実績）、すなわち約2兆円（1ユーロ=185円で換算）に及んでいる。組織の財源のうち、旅客が支払う運賃が占める割合は27%で、交通負担金等の圏内企業による負担（48%）や地方自治体からの拠出金など（25%）がその多くを占めている。

## 2. 欧州における鉄道の「商業的分野」と「社会的分野」の考え方

日本における鉄道事業は、地方では赤字の路線が多いものの、基本的には運賃収入によってインフラ保守費を含む全ての経費を賄った上で、事業者が利益の追求を行う「商業的分野」と考えられている。

しかし、フランスをはじめとする欧州の鉄道事業においては、この考え方は大きく異なっている。EU規則は、鉄道事業における上下の組織間の会計分離を義務付けており、一般的にインフラ部門は公的部門が支える必要がある「社会的分野」とみなされている。民間企業が事業を行う「商業的分野」は列車運行などの運営部門に限定されているが、フランス国内において補助金を必要としない列車運行は、TGVなどの高速列車の輸送サービスにとどまっている。

都市内および都市圏の輸送サービスは、不採算であるものの、地域の人々の移動を支えるとともに、道路渋滞や大気汚染などの外部不経済を減らすために必要なサービスとして位置付けられている。このため、地下鉄、トラム、バスなどの都市交通とともに都市圏の鉄道輸送は赤字であるものの、公共が提供する責務があるサービス（Public Service Obligation: PSO）として、地方公共団体が提供を行っている（黒崎、2018）。

### 3. 鉄道のサービス水準とまちづくりについての日仏比較

筆者は、在外研究期間中にイルド・フランス内のみならず、フランス各地の鉄道やバスを利用し、視察を行った。上節で論じたとおり、フランスでは多額の公的資金を投入した PSO として公共交通が運営されているため、赤字の鉄道路線であっても新しい車両が導入されるとともに、列車は十分な速度で運行され、一般的に地方では日本よりも高質な輸送サービスが提供されている。しかし、パリ近郊においては、多くの人々が通勤に自動車を利用しているのが現実であった。これは、多くの人々が郊外から鉄道で通勤している日本の大都市圏の状況とは対照的である。

この差異にはさまざまな要因があるものの、日本においては JR を含む民間の鉄道事業者が、大都市圏の通勤路線で自動車以上に利便性の高い輸送サービスを提供していることが大きな要因と思われる。一方、フランスにおいては、公共部門が多額の公的資金を基に公共交通を提供しているものの、パリ近郊の鉄道輸送は自動車以下の利便性にとどまっている。この点が、現地では多くの人々が通勤手段として鉄道でなく自動車を選択している大きな要因であろう。

また、この通勤手段の選択は、大都市近郊のまちづくりにも大きな影響を及ぼしている。パリ近郊においては、鉄道駅の前にも駐車場が整備され、駅周辺に商店などの集積が見られないケースが多く目についた。駅前から発着するバスの便数は多いものの、鉄道駅に徒歩や自転車でアクセスする利用者数は多いとはいえ、駅を中心とした活気のあるまちづくりという点では、日本の大都市圏の方が、より多くの沿線で実現できているように思われる。

#### おわりに —日本への示唆：「過度な内部補助」に終止符を打つ必要性—

フランスにおける都市圏の鉄道輸送は、多額の財政支援を受けながら PSO として提供されている。しかし、全国的には一定水準以上の輸送サービスが提供されているにもかかわらず、パリ近郊においては、多くの路線で自動車より利便性が劣る輸送サービスにとどまっている。この点が、現地の少なからぬ人々が通勤に自動車を利用している大きな要因であると考えられる。

これに対して、日本の大都市圏においては、郊外まで延びる路線を活用して、民間の鉄道事業者が利益を得ながら利便性の高い輸送サービスを提供している。この点が、日本の大都市圏において鉄道が通勤輸送の柱になっている要因であろう。また、その結果として、鉄道駅を中心としたまちづくりも沿線の広域で実現している。

フランスと比較すると、日本においては公共交通に対する財政支援は極めて乏しい。しかし、東京や京阪神などの大都市圏では、「商業的分野」と位置付けられる黒字の鉄道路線が存在している。日本の大都市圏における鉄道を中心とする現在の通勤輸送のあり方と、駅を中心としたまちづくりを維持していくためには、これらの路線から不採算路線への「過度な内部補助」に終止符を打ち、自動車より利便性の高い輸送サービスを提供し続けることが大切である。人口減少が急激に進む将来は、不採算路線とその赤字幅が増えることになる。大都市近郊の鉄道輸送の利便性を維持するためにも、「社会的分野」と位置付けられる不採算路線の輸送サービスについては、欧州諸国と同様に PSO として公的な財政支援で支える制度作りが急務と考えられる。

#### 参考文献

黒崎文雄（2018）フランスにおける鉄道の運営手法—地域圏鉄道輸送の現状と課題—、運輸と経済、第 78 巻第 11 号、pp. 143-149