

欧州における安価な鉄道運賃割引制度と広域居住への影響に関する研究：2010年以降の割引制度の導入状況とベルギーの若者の生活スタイルを通して

清水, 李太郎

九州大学大学院人間環境学府都市共生デザイン専攻：博士後期課程

有馬, 隆文

九州大学人間環境学研究院都市・建築学部門

<https://doi.org/10.15017/1560195>

出版情報：都市・建築学研究. 27, pp.19-28, 2015-01-15. 九州大学大学院人間環境学研究院都市・建築学部門

バージョン：

権利関係：

欧州における安価な鉄道運賃割引制度と広域居住への影響に関する研究 - 2010年以降の割引制度の導入状況とベルギーの若者の生活スタイルを通して -

Europe's affordable railroad fares and these influences on the mode of territorial settlement
- Analysis on cases introduced after 2010 and the lifestyle of Belgian young inhabitants -

清水李太郎*, 有馬隆文**

Ritaro SHIMIZU, Takafumi ARIMA

This paper first analyses the deployment of cheap railroad fares in major EU member states from 2010-2014. Then it examines the influence of cheap railroad fares on a mode of territorial settlement by employing Belgium as a casestudy. The analyses showed that there is a growing trend in supporting long distance travels in those countries by stimulating optimal and collective rail operations. The analysis also indicated that there exist extremely cheap subscriptions dedicated for certain objectives and generations in some countries. The careful reading of Belgian casestudy showed that affordable railroad fares play significant roles in enriching everyday lives of ordinary people and continuous urbanization especially in rural locales. Through the provision of great accessibility over a territory, ordinary people are empowered to fill diversity of gaps dividing our everyday life world: urban and rural, today and yesterday, young and aged, and so forth. Such social factor makes Belgium's rural area a place of vibrant social lives and explicitly shows the utility of affordable access.

Keywords: Affordable Access, Regional Development, Urban-Rural partnership, Life-style of youth, Europe, Belgium

アフォードブルアクセス, 広域圏形成, 都市と地方の連携, 若者のライフスタイル, 欧州, ベルギー

1 はじめに

1.1 研究の背景と目的

1991年にアメリカで提唱されたアワニー憲章において、持続的な広域圏の発展の要件の一つに地域交通システムが位置づけられたことは既に広く知られている。広域圏の発展に対して安価で公平な地域交通システムへのアクセスの機会を提供することは、都市・郊外・後背地という序列化された地理的な隔たりを越えて人々の多様な交流を生み出し、社会的に持続的な地域発展を実現する上で多大な影響を与えるものである。近年では従来の技術的な視点に基づく交通研究へのアプローチを改め、その多様な社会的役割を評価する視点の重要性も議論されており、持続的な広域圏の発展に対して交通システムが担う役割の再評価として捉えることができる。

このような近年の動向を鑑み、筆者らは先進諸国の中でも極めて安価な地域交通システムに長い歴史を有するベルギーの事例に着目し、その導入の歴史的経緯と広域

圏の市街化への影響を明らかにし、更に人々の生活スタイル、特に人々の広域圏内の日常的な移動に及ぼす影響についての概要を明らかにすることで、多面的に安価で公平な地域交通システムの存在が広域圏の発展に与える影響を明らかにした¹⁾。本稿はこの継続研究として、ベルギーの位置するEUの主要国における安価な地域交通システムの整備状況を明らかにすることで、ベルギーの位置づけを相対的に理解すると共に、先行研究で概要分析を行ったベルギーの安価な地域交通システムが人々の生活スタイルに与える影響について、より詳細に分析を行いその特徴を明らかにすることを目的とする。

1.2 研究の位置づけ

西欧諸国における鉄道会社の運賃制度の研究に関しては1960年代から現在のEUの主要国を対象とした研究が数多く行われており、1991年以降になると、EU発足時から進められる上下分離政策に着目した研究が特に多く行われるようになる。本稿が取り扱う2010年以降の運賃割引制度については国際的な比較研究は数が少なく、上下分離政策の鉄道利用料への影響についてEU各国の比較分析をおこなった小澤、根元²⁾らの研究が鉄道運営における国際比較の先行事例として挙げられる。運賃割引

* 都市共生デザイン専攻博士後期課程

** 都市・建築学部門

制度に関する研究では公共交通の福祉運賃割引制度の必要性を論じた田邊³⁾や、海外の事例では板谷⁴⁾によるフランスの都市圏交通の運賃制度に関する研究、寺田⁵⁾による英国の高齢者向けの無料バスサービスに関する研究などが挙げられる。しかし本稿のようにEUで新たに導入された公共交通の運賃割引の国際的な比較を行い、更に人々の広域圏の住みこなし方に与える空間的・社会的なインパクトについて詳細に研究したものはあまり見られない。

1.3 研究の手法

本研究ではまず2章でEUの鉄道政策であるERPの歴史の変遷を整理し、3章で近年の運賃割引制度の導入状況を明らかにする。ERPの分析には欧州委員会のプレス情報(参考文献6)、運賃割引制度の導入状況の分析には鉄道各社が公表するプレス情報を中心としたアーカイブ資料をデータとして使用する(参考文献8~19)。4章では現在利用可能な極めて安価な運賃割引制度に着目し、都市と地方の間の自由な移動を可能にする割引制度の存在が、人々の社会的な生活や将来の居住地の選択に与える影響を明らかにする。

筆者らの先行研究ではベルギーの若年層に限定して提供される極めて安価な運賃割引制度であるキャンパスカードに着目し、ベルギー国内で最も規模の大きいルーヴェン大学が位置するルーヴェン市において150人の学生にアンケート調査を実施し、その利用状況と人々の生活スタイルに与える影響の概要についてアンケート調査の全体集計を基に明らかにした。本稿ではこのアンケート調査の結果に対して居住地分類、年齢層、出身州についてのクロス集計を行い、安価な地域交通システムが広域居住の在り方に与える社会的なインパクトをより詳細に明らかにする。

2 EUにおけるERPの概要

2.1 EUの鉄道自由化政策の歴史の変遷

EUでは1990年代から圏域の拡大と経済統合の深化が繰り返され、地域政策もこれに対応する形で、EU各国の競争力の強化や格差を是正するための構造政策改革が繰り返されている。鉄道政策についても運営の自由化を進めることを重要な政策課題として位置づけており、地域政策の拡大・深化の傾向に対応した政策が策定されている(表1)。

まずEU発足当時は鉄道運営とインフラ管理主体の経営上の分離が定められた。2001年以降はEUレベルの鉄道政策であるEuropean Railway Package(以下、ERP)が導入され、2001年の第一次ERPでは貨物輸送の将来的

な自由化が定められた。2004年に制定された第二次ERPではEUレベルでの鉄道運営の共通の安全性基準を設定・管理するEuropean Rail Agency(以下、ERA)の設置、2007年の第三次ERPでは貨物輸送と国際路線の自由化が定められた。

このような歴史的な変遷を経て2013年に提案された第四次ERPでは、更なる鉄道運営の自由化を進めるために、①新規事業主体の参入を容易にするための車両認証システムの簡略化、②競争入札による公共交通の運営主体選定の部分的な導入、③EUレベルで公平で円滑な鉄道運営を担保するERAの権限強化、④EU全土で統合されたチケットサービスの整備、⑤EUレベルでの鉄道運営に対応できる新しいスタッフの訓練などの、鉄道運営における構造改革を提案している。

表1 欧州の鉄道政策と地域政策の展開^{注2}

1990s・欧州発足時の鉄道政策 鉄道運営の自由化 インフラ管理と鉄道運営の 経営上の分離	1992 マーストリヒト条約 構造政策改革 1993 経済通貨政策による競争力の 活性化、地域的不均衡拡大に対応
2001 第一次ERP 貨物輸送の将来的な自由化	1999 構造政策改正 EU拡大、欧州通貨同盟の新しい 段階へ対応
2004 第二次ERP 欧州鉄道機構の設置、安全 基準の統一など	2004 地域政策改革
2007 第三次ERP 国際路線・貨物路線の自由化	2007-2013年 結束政策予算 25カ国体制への拡大、 拡大・深化した共同体の 競争力の強化、 地域格差の是正、
2013 第四次ERP 民間資本の導入等による 鉄道運営の自由化の深化	

2.2 第四次ERPの背景とEUの鉄道運営の実態

一方で第四次ERP提案の背景として、以下の点がEUの鉄道運営の自由化における阻害要因として指摘されている。まず1つ目は、鉄道運営とインフラ管理主体の経営上の分離について、ホールディングスという企業形態がその実態を極めて不透明にしていること、2つ目はERPに基づき、加盟国の関係省庁が関連法案を制定する際に各国の独自の解釈で法律が制定されるため、ERPの方針の一貫性が結果的に損なわれていることである。第四次ERPはこのような実態を受け、EUの鉄道運営が将来に渡って一部の企業の独占状態で有り続けることを予測している。この他にも公共交通が一部の裕福な国が自在に利用する道具になっていることが指摘されている。

このようにEUにおける鉄道運営は自由化という視点から見れば大きく立ち遅れている。しかしこのような実態は、安価な鉄道運賃体系の重要性を説く立場から見れば、鉄道の自由化政策が始まってから20年以上経過した現在も尚、EUの立法プロセスの複雑性によって、多くの国々がその運営に強い影響を及ぼす機会を残している

こと意味する。次章ではこのような鉄道運営の体制下にあるEUの主要国で、近年提供される運賃割引制度について検証する。

3 調査対象国における運賃割引制度の導入状況

3.1 不定期の運賃割引

(1) 導入状況

表2は2010年以降の調査対象国における運賃割引制度のうち、期間限定、不定期で販売される割引チケットと料金割引（以下、不定期運賃割引）に限定して集計を行ったもので、2010年～2014年までの間に、合計で55件の導入事例が見られた^{注1}。尚、本稿では、EU発足時初期の主要国で高速鉄道を有し、近隣国と路線を共有するNR（英）・SNCF（仏）・DB（独）・NS（蘭）・Trenitalia（伊）・SNCB（ベルギー）・Renfe（スペイン）の、日本の旧国鉄に相当する鉄道会社を対象とする。

同表によると不定期運賃割引の導入は2010年～2012年まで各国で微増の傾向にあり、2013年以降に導入数が急増している。これらの割引制度の増加は特にDB、SNCF、NSによる影響が大きく、第四次ERPで挙げられた問題点の通り、一部の主要国の間で安価な運賃割引制度を整備する動きが活性化していることが分かる。

(2) 価格帯／割引率の概要

不定期運賃割引の導入状況を割引チケットと割引制度に分け、それぞれ価格帯と割引率について上述の主要な3カ国について特徴を見ると、DBでは25～50€、50€以上の比較的高額な割引チケットの販売が多く、料金割引制度については導入が見られない。SNCFでは割引チケットと割引制度の双方に導入が見られ、15€以下の割引チケットの販売、割引率25%の割引制度や、割引率75%以上の非常に大きな割合率の制度が導入されている。NSは15～50€の価格帯の割引チケットの導入が多く、価格面でDBとSNCFの中間に位置づけられる。

(3) 各国に共通する運賃割引の対象と制度の特徴

これらの導入事例は表3に示すように、①長距離移動に対して適応される割引78%(43/55件)、②オフピーク時間帯を利用した割引40%(22/55件)、③路線固定・運

行本数固定の割引38%(21/55件)、④国際路線に対する割引36%(20/55件)、⑤小グループ、家族を対象とした割引35%(19/55件)の5つタイプのいくつかを組み合わせた運賃割引を導入している。この他に⑥イベントと連携した割引(DB、SNCFのみ、6/55件)、⑦対象世代を限定した割引(SNCFのみ、3/55件)の導入が一部の企業に見られ、特徴的な制度が整備されている。

対象各国で導入された運賃割引制度において、上述の主要な5つの割引のタイプが該当する数を集計すると、DBで調査対象期間に導入された9つの運賃割引の半数以上が①、②、⑤を適用している。SNCFは①、②、③の割引が半数以上の事例に、NSでは①・②が同じく半数以上の導入事例に該当している。このことから長距離路線とオフピーク時の鉄道利用を主な運賃割引制度の対象としていることが分かる。上述の3カ国を除くと新たな運賃割引制度の導入例は少ないものの、大半は①の長距離路線を対象にする点で共通しており、②～⑦のタイプの方法の何れかと組み合わせた割引が提供されている。近年のEUでは特に長距離路線の移動を活性化するための割引が数多く導入されていることが大きな特徴といえる。

3.2 会員制割引の導入状況

(1) 導入状況

不定期運賃割引に加え、調査対象国では会員制度を利用した運賃割引（以下、会員制割引）の導入が共通した動きとして見られる。次頁表4に示す通り、Trenitalia(2010年)、NS(2011年)、SNCF(2012年、既存の制度更新)、Renfe(2013年)、NR(2014年)のように、2010年以降になると既存の制度の更新や新制度の導入が行われている。既に会員制割引の長い歴史を持つ

表3 不定期運賃割引の割引手法と各国の制度の該当数

運賃割引制度の割引対象	運賃割引の導入数							合計
	D	SF	NS	T	SB	NR	R	
①長距離路線に適用される割引	8	18	6	3	1	1	6	43(78%)
②オフピーク時間帯の割引	4	10	6	2	-	-	-	22(40%)
③路線固定・運本数限定の割引	4	9	6	-	1	1	-	21(38%)
④国際路線に対する割引	7	8	2	-	2	1	-	20(36%)
⑤小グループ・家族に対する割引	5	9	2	1	1	1	-	19(35%)
⑥イベントと連携した割引	1	5	-	-	-	-	-	6(11%)
⑦対象世代を限定した割引	-	3	-	-	-	-	-	3(5.5%)

表2 不定期運賃割引の導入数・販売数・割引率の該当数

導入年	①割引制度の導入数								合計	価格帯	②割引チケットの販売数								合計	割引率	③運賃割引の割引率の該当数								合計
	DB	SF	NS	T	SB	NR	R	合計			DB	SF	NS	T	SB	NR	R	合計			DB	SF	NS	T	SB	NR	R	合計	
2014年	2	6	3	-	1	-	-	12	10ユーロ以下	-	4	1	1	-	-	-	6	50～75%	-	2	-	-	-	-	3	5			
2013年	5	11	6	-	1	-	5	28	15ユーロ以下	-	6	4	-	1	-	-	10	25～50%	-	2	-	2	-	-	1	5			
2012年	-	3	2	2	-	-	-	7	25ユーロ以下	1	1	3	-	-	-	-	5	0～25%	-	-	1	-	-	1	2	4			
2011年	1	2	-	1	-	-	1	5	50ユーロ以下	4	5	2	-	1	-	-	12	その他	-	2	-	-	-	-	2	2			
2010年	1	1	-	-	-	-	1	3	50ユーロ以上	4	1	-	-	-	-	-	5	合計	0	6	1	2	0	1	6	16			
合計	9	23	11	3	2	1	6	55	合計	9	17	10	1	2	0	0	38	※D=DB, SF=SNCF, T=Trenitalia, SB=SNCB, R=Renfe											

DBでは2010年前後の時期から、入会期間を短期間に限定した会員制度や既存の会員制度を特定の世代に限定して割引する制度を導入し、会員制割引の利用者の裾野を広げる試みを行っている^{注3}。SNCFでは会員制度の導入は見られないが、スマートカードの導入によって既存の割引制度を電子情報化し、サービス対象エリアを大幅に拡大する取り組みを2013年以降進めている。

(2) 価格帯／割引率の概要

会員制割引のシステムは、一定額の会費を支払う事で入会期間中に鉄道運賃に一定の割引が常時適用される。割引率をみると、DBのバーンカード25の25%を除き、30%～50%の割引率が設定されている。入会費用を比べると、DBとNSの年会費は一部を除いて100€以上の年会費がかかるのに対し、SNCF、NR、Renfeの年会費は非常に安く設定されている。

前者は鉄道を高頻度で利用する利用者に有益な仕組みであり、利用者層が限定されるものと言える。一方で比較的新しく導入された会員制割引は、2～3回の乗車で入会費用を償却できる仕組みであり、不定期で鉄道を利用する利用者層に対しても有益で公平性の高い運賃割引制度といえる。

表4 会員制運賃割引の導入年と年会費

鉄道企業名	会員制割引名称	導入年次	③年会費(セカンドクラス)	備考
SF	チャイルド+	2012	75€/年	-
	ユース		50€/年	最大60%の事前購入割引と直前購入割引適用
	ヤング18-28		75€/年	-
	ウィークエンド		60€/年	最大80%の事前購入割引適用、1stクラス最大45%割引
	シニア+		140€/年	初年度のみ28€で利用可能、月契約25€/月
NS	常時割引	2011	99€/月	高齢者・家族割引有り、ファーストクラス、172€/月
	オフピーク無制限		45€/月	高齢者・家族割引有り、ファーストクラス、65€/月
	週末無制限		398€/月	年契約割引、家族割引有り
	常時無制限		15€/月	他の会員割引入会で無料
	キッズフリー		30€/年	2人分の料金、ピーク時に最低運賃発生(12€)
NR	トゥートウギャザー	2014	30€/年	2人分の料金、ピーク時に最低運賃発生(12€)
DB	長距離再生エネルギー	2013	-	長距離路線を100%再生可能エネルギーで運行
	シティチケット拡大		-	100m以上の移動で出発地・目的地の都市交通が無料化
Re	Tarjeta Joven Renfe	2012	22€	若者のみ対象
T-Italia	FRECCIA	2011	無料	夜行列車と高価車両は対象外、火～木の昼間のみ
SB	MOBIB	2013	-	既存制度の電子化・エリア拡大

(3) 各国に共通する運賃割引制度の対象と特徴

会員制割引制度の割引方法を見ると、国毎に割引の仕組みに若干の相違が見られるものの、不定期運賃割引の割引の仕組みと多くの点で共通している。表4に示すように調査対象期間中に導入された会員制割引の特徴をみると、各国の会員制割引ではまず長距離路線、主要都市間を結ぶ路線に割引が適用される。地方鉄道への割引については一部の国を除いて割引が適用される。多くの国に共通する特徴として、会員本人と同等の割引を会員の同乗者(家族・友人など)に対して適用する制度がRenfe以外の国の制度に見られる。この割引ではペアや3～4人の小規模なグループでの利用が可能である。3つ目の特徴として、利用率の低いピーク時間外の

利用に対する大幅な割引の適用が挙げられる。2010年～2014年の間に導入された会員制割引では、ピーク時の利用に最低でも25%、ピーク時以外では高いもので50%の割引率が適用される。これらの仕組みに加えて、SNCFとDBの会員制度では対象世代を限定した特別な割引や、国際路線への割引、SNCFではファーストクラスの利用を対象とした割引なども提供されている^{注4}。

表5 会員制運賃割引の割引適用対象と割引率

鉄道企業名	会員制割引名称	①割引適用区間			②同伴割引率	③オフピーク割引率
		長距離	主要都市	地方鉄道		
SNCF	チャイルド+	Y	Y	Y	常時最大4人 25-50%	常時無料 同伴半額
	ユース	-	-	-	-	-
	ヤング18-28	Y	Y	Y	-	-
	ウィークエンド	-	-	-	常時最大4人 25-50%	ピーク時25% オフピーク時50%
	シニア+	-	-	-	-	-
NS	常時割引	Y	Y	Y	常時最大3人 同左	ピーク時20% オフピーク時40%
	オフピーク無制限	Y	Y	Y	常時最大3人 ピーク外	オフピーク無制限
	週末無制限	-	-	-	40%	オフピーク40%
	常時無制限	-	-	-	無料	無制限
	キッズフリー	-	-	-	無料	他の割引購入で無料
NR	トゥートウギャザー	Y	Y	Y	大人1人 34%	常時34% ピーク時は最低運賃12€
DB	長距離再生エネルギー	Y	N	N	-	-
	シティチケット拡大	Y	Y	Y	-	-
Renfe	Tarjeta Joven Renfe	Y	Y	N	-	常時30%
T-Italia	FRECCIA	Y	Y	N	-	オフピーク50%
SNCF	MOBIB	Y	Y	Y	-	-

3.3 極めて安価な運賃割引制度

(1) 割引制度の導入状況

このように近年のEUの主要国では様々な運賃割引制度が導入され、鉄道システムの安価で公平な利用機会が創出されている。調査対象各国ではこれらに加えて1km当たりの価格が10セントに満たないような、極端に安価な割引制度が存在する。下表5に示すように学生を対象とした制度がSNCF、SNCF、NSに見られ、SNCFとDBにはそれぞれ特徴的な運賃割引制度を整備している。

(2) 学生対象の割引

SNCF、SNCF、NSではそれぞれ学生に限定した運賃割引制度が導入されている。NSは一週間の平日または週末に限定した鉄道の利用が無料になり、最も安価な制度を有

表6 現在利用可能な極めて安価な運賃割引制度

割引制度名	特徴	備考	価格	
SNCF	1ユーロ列車	1ユーロでLanguedoc-Roussillon州内の鉄道を利用可能	州からSNCFへ運営資金援助、Web予約限定	1€
	Ouigo	インターネット予約限定、パリ～南フランスへの運賃を10ユーロ前後で利用可能	持ち込み荷物のサイズに制約あり、子供は5€固定運賃	10～25€
	学生割引	1ヶ月に最大で9回まで列車の座席予約料金だけで固定区間の鉄道を利用可能	インターネット予約不可	1.5€
SNCF	学生割引	大学の所在都市と実家の最寄り駅までの帰省活動に対して極めて安い運賃を提供	26歳までの学生を対象	2～3€/100km
NS	学生割引	週の平日、または休日のみのいずれかの期間について無料で鉄道を利用可能	学生対象 スマートカード使用	無料、指定期間外50%割引
DB	City Ticket	100km以上の長距離移動に対して、出発地と到着地の都市交通を無料化	バーンカード会員特典	無料(対象都市のみ)
	週末割引	44ユーロのチケットで国内各州の鉄道を最大5人まで同時利用可能、1日間無制限利用が可能	州を横断した利用不可 14歳以下の子供は無料	8.8€/人

している。SNCF では1ヶ月に9回まで、1,5€の座席予約料金だけで指定区間の鉄道の利用が可能な割引制度が提供されている。SNCBの学生向けに販売されるキャンパスカードでは、大学の所在する都市と学生の実家の所在地の最寄り駅までの移動に極めて安い運賃が設定され、100km以上の長距離移動が僅か2～3€で提供されている。これらの学生を対象にした割引は国内の学生を対象にしており、相当な数の若者に対して安価な鉄道利用の機会が提供されていることが分かる。

(3) その他の安価な運賃割引制度

SNCFでは2011年から南フランスのLanguedoc-Roussillon州で1€列車の運行を開始し、州内の一部路線を対象に指定列車限定・インターネット予約限定の鉄道サービスを開始した。同サービスではLanguedoc-Roussillon州が資金的な支援を行っており、この新しいサービスによって年間20万人に止まっていた同州の鉄道の利用者数が1年間で65万人まで上昇し、合計で100万枚近くのチケットが販売された。2013年にはパリと南フランスを結ぶ路線固定型の特別高速列車Ouigoが運行を開始し、600km以上離れた区間を15～25€という極端に安価な運賃で移動することが可能になった。この他にも主要都市間交通intercityの100%エコ(2011年)はパリとトゥルーズの固定路線に対し、1日の運行本数限定で15€という非常に安価な運賃での利用を可能にしている^{註5}。

DBでは2002年にリニューアルした会員制割引のバーンカードに対して、長距離路線の到着地の都市交通の利用を無料化するシティチケット機能を2003年に付加し、2013年には出発地にも同様のサービスが適用されるようになった。シティチケットは2008年には発行数1億枚を記録しており、都市と地方を結ぶ長距離の移動が活発に行われていることが分かる。この他に地方鉄道の利用に対して提供される週末チケットは44€で週末の地方鉄道が最大5人まで無制限で利用可能になり、上述の割引制度と比べて相対的に高額だが、依然として極めて安価な運賃割引制度といえる。

3.4 小結

ここまでの分析を通して、EUの主要国における鉄道運営が依然として国家の強い権限の下で行われ、一部の主要国の間で長距離路線に対する割引や、合理的かつ社会的な鉄道利用を促進する割引制度が数多く導入されていることが明らかになった。このようにEUでは既存の極めて安価な運賃割引制度に加え、新たな制度を導入することで、より多くの人々に安価で公平な鉄道の利用機会が創出され、広域圏内の人々の移動を活性化させる

社会システムとしての鉄道の役割が更に確固なものとなっていることが明らかになった。

4 極めて安価な鉄道運賃の社会的インパクト

4.1 ケーススタディ対象地の概要

上述のように極めて安価な鉄道運賃が広域圏の人々の移動と生活スタイルに与える影響を明らかにするために、調査対象国の一つであるベルギーをケーススタディとして取り上げる。ベルギーは前章の分析において新しい運賃割引制度の導入が見られない国だが、EUの主要国の中で一早く安価な鉄道運賃の導入を実現した国であり、長期に渡って欧州で最も安価な運賃体系を維持した歴史を持つ国である。日々の生活の中で都市と地方の間の長距離移動を行う生活文化が定着していることが予測されることから、安価な鉄道運賃の存在と広域圏の発展や人々のライフスタイルとの関係を分析する好例として位置づけることができる^{註6}。

ケーススタディ対象地のルーヴェン市は、ベルギーの北部地方(フランドルス地方)のブラームス・ブラバント州(以下、ブラバント州)に位置し、同地方の高等教育機関に就学する学生の半数以上を擁する国内最大の大学都市である。同市では週末になると実家に帰省する学生、帰省先の実家から戻ってくる学生の姿が市の風物詩的な風景として現れる。ルーヴェン市で就学する学生の帰省に使われるキャンパスカードは26歳以下の学生の通学に適用される割引制度で、100km超の往復移動が数€で可能である。乗車する日時についても49日間の間で自由な裁量を与えられるなど、不規則の移動に対して利便性が高く、費用負担が非常に小さい割引制度である。今日もこの割引制度を利用して、多くのベルギー人の若者が週末になると都市と地方の間を活発に移動している。

4.2 先行研究の知見と本稿における詳細調査の目的

筆者らは先行研究において安価な公共交通を介したベルギーの若者の広域圏の住みこなし方に関するアンケート調査を行い、(1)週末の帰省が若者の国民文化的な生活習慣として共有され、鉄道が大きな役割を果たしていること、(2)健全な労働力を再生するために週末の帰省が若者にとって非常に重要なものとして位置づけられていること、(3)多様な社会的交流の場、豊かな生活の質が得られる場として地方の生活が確固とした市民権を獲得していること、以上の3つの特徴を安価な運賃割引制度の存在が広域圏の発展と人々の生活に与える社会的インパクトとして明らかにした。本稿では回答者の出身地の居住地分類(都市地域・郊外地域・田園地帯^{註7})、年齢(1・2年の低学年、3年以上の高学年)、

くに住んでいる」に対する回答の割合が低い。家族との関係とは対照的に友人との関係については、地域のコミュニティ活動やスポーツなどの活動をする学生の割合が高く、積極的な交流が行われる傾向が見られる。

(2) 田園地帯出身者の回答の傾向

田園地帯出身の学生は都市・郊外地域出身の学生と対照的に安価な運賃割引制度に様々な恩恵を受けていることが分かる。まず質問①における帰省の頻度を見ると「毎週末」の回答の割合が高く、帰省の際に鉄道を利用し、移動に90分以上を要する遠隔地へ帰省する学生の割合も高い。帰省の理由については、「家族」、「友人」、「趣味」、「しっかりとした食事」の回答の割合が高く、帰省に対してより明確な目的を持つ傾向にある。鉄道を高い頻度で使用することから質問④では鉄道の遅延や混雑などに対する不満についての回答の割合が高いが、移動の時間を「何もせずリラックスできる」「知人や知らない人と偶然会って話ができる」のように、休息や社会的な交流の機会として捉える学生の割合も高いことが分かる。この他に田園地帯出身の学生の回答に見られる大きな特徴として、週末の帰省を「とりわけ特別なことではない」とする回答が極端に少なく、逆に「特別なことではないが生活に不可欠な時間」とする回答の割合が高いことから、週末の帰省を重要な生活習慣として捉える傾向にあることが分かる。

地元への帰省に対する肯定的な回答は、将来の居住地の志向にも明快に表れている。まず「ルーヴェンのような中小の都市や町」と答える割合が高く、「ブリュッセルやアントワープなどの大都市」と答える学生の数が極端に少ない。続いて居住地の条件としては「様々な活動ができる」という都市的な生活スタイルを望む者が多い一方で「家族や友人が近くに住んでいる」ことを望む回答の割合も高い。これは都市的な活動の機会の乏しい田園地帯において、社会的な繋がりがもたらす生活の質を重要視する価値観の存在を示すものといえる。

4.4.2 年齢層別の回答傾向

次に回答者の年齢を、出身地における家族や友人との関係が比較的強いことが予想される大学1・2年生と、大学生活に慣れ、多様な人生観を形成する事が予想される大学3年以降の学生の2つの年齢層に分け、回答内容の変化に着目する。

(1) 低学年の回答者の傾向

大学に入学して間もない低学年の間は「週に数回実家に帰省する」という回答の割合が高い。しかし帰省の理由では帰省の頻度に反して「家族との時間を過ごすため」の割合が低い。家族との関係に関する質問③では「親に

数日分の食事の用意をしてもらう」の回答の割合が高い一方で、「誕生日を家族全員で祝う」という回答の割合が低い。地元に戻り、家族と接する機会が多い一方で、家族との関係はそこまで強く意識されていないことが分かる。これは大学に入ったばかりの新生活を楽しむ意識の現れとして捉えることができる。

地元の友人関係についての質問②では地元の友人と会う頻度が「月の週末のうち3回」という回答や「地元のコミュニティ活動への参加」の回答の割合が高く、学生の地元で旧来の人間関係が維持されていることが分かる。質問⑤の将来の居住地の志向については「ブリュッセルやアントワープなどの大都市を志向する」の回答の割合が低い傾向にあり、家族や地元の友人らとの密度の高い関係が大きく影響しているものと考えられる。

(2) 高学年の回答者の傾向と意識の変化

大学3年以降の学生の回答を見ると、低学年の回答結果と比べて生活スタイルに相対的な都市化が見られる。質問①では帰省の頻度が「週に数回」という回答が減少し、これに反比例して「月に3回/月に2回以下」という回答が増加している。帰省の理由も「服を洗濯するため」という生活上の必然性を理由とする割合が高くなる。質問②では地元の友人と会う回数についても同様に「月に3回」から「月に2回」へ交流の機会の減少が見られ、特に「コミュニティ活動へ参加する」という回答が大きく減少している。このように地元へ帰省し、旧来の人間関係を維持する学生の数に若干の減少傾向が見られる。また、質問③では「親に数日分の料理を用意してもらう」という回答に大きな減少が見られ、質問⑤の将来の居住地の志向についても地元志向の減少が見られ、学生が大学生活に慣れるにつれて地縁的な繋がりへの関心が若干薄れる傾向にある。

しかし、このような傾向に反して家族や友人との関係を重視する回答も高い割合を示していることは特筆すべき特徴である。質問①における「家族との時間を過ごすため」「しっかりとした食事を取るため」や、質問③における「家族の誕生日を家族全員で祝う」という回答が高学年の学生では高い割合を示しており、友人との活動についても「スポーツや小旅行などの活動を行う」という回答の割合が高くなる。帰省する頻度が若干の減少傾向にあっても、地元での社会的な交流を重視する価値観が年齢が高くなるのに合わせてより重要になっていることが分かる。

4.4.3 出身地・性別による回答の差異

回答者の出身州別の回答傾向にも質問項目毎に明快な地域性が見られる。5頁の図1に示したように、フラン

ダース地方はブラバント州、アントワープ州、リンブルグ州、東フランダース州、西フランダース州の5つの州で構成されている。ブラバント州は都市・郊外地域が州の大半を占め、アントワープ州は都市・郊外地域と田園地帯の割合が概ね拮抗している。リンブルグ州と東・西フランダース州の圏域はおもに田園地帯で構成されている。東・西フランダース州はルーヴェンから約100km圏に、その他の州は50km圏に位置している。

(1) ブラバント州出身の学生

ルーヴェン大学の位置するブラバント州では大学への近接性から週に数回帰省する学生が多く、質問④の「とりわけ特別なことではない」の回答も多いことから、帰省が日常的な行動として捉えられているものと考えられる。多くの友人と地元で会う、スポーツや小旅行などの活動を共有するという答えが多く、質問⑤の回答では「友人が近くに住んでいること」を挙げており、友人との関係を重視する傾向が強い。一方で家族との積極的な関わりを示す答えがあまり見られないことが特徴として挙げることができる。

(2) アントワープ州出身の学生

アントワープ州出身の学生は質問①の帰省の理由として家族・友人・趣味などを理由として挙げる割合が高いものの、対照的に質問②・③では具体的な活動を示す回答の割合が最も低い。将来の居住地の志向についても「様々な活動をする機会がある」が高い割合を示すものの、その他の項目については突出した回答率は見られず、平均的な回答の傾向が見られる。

(3) リンブルグ州出身の学生

ブラバント州の東側に隣接するリンブルグ州出身の学生は、「家族との時間を過ごすため」、「しっかりとした食事を取るため」を帰省の理由として挙げる学生が多く、質問③では「誕生日を家族全員で祝う」、「親族でパーティや食事会を開く」、「親族が両親の家の近くに住んでいる」などの回答が高い割合を示している。このようにリンブルグ出身の学生は地縁的な繋がりの強さを示す回答の割合が特に高い。質問④では「自分の家に帰るという気分」「ゆっくりとリラックスできる時間」や「特別なことでは無いが生活に不可欠な時間」の回答の割合が高く、帰省の時間を重要視する姿勢が見られる。帰省の途中の移動の時間についても「知らない人と偶然出会って話ができる」という回答が見られ、地元滞留する時間だけでなく、帰省の時間についても社会的な交流の場として認識されている。質問⑤では「地元に戻っても構わない」という回答や、「ベルギーは移動しやすいのでどこでもよい」という回答に見られるようにブリュッセルやアントワープなどの大都市志向でないことも特徴的である。一方で友人と近接して居住することや、公共交通へのアクセスの良さには相対的

に関心が払われていない。

(4) 東・西フランダース州出身の学生

ブラバント州の西側に位置する東フランダース州、西フランダース州出身の学生は質問①で帰省の理由として特に「趣味のため」を挙げる割合が高い。質問②では「頻繁ではないが数人の友人と会う」の割合が高い。質問③の回答ではリンブルグ州出身の学生と同様に「親族が両親の家の近くに住んでいる」「親族の家をよく訪問する」が高い割合を示しており、帰省の時間は専ら趣味の時間や家族や親族と過ごす時間に使われているものと考えられる。この他に「学校での出来事について話をする」という回答も同様に高く、都市での出来事が地元での社会的な場における話題になっていることが伺える。

帰省については「ゆっくりとリラックスできる時間」、「何もしなくていい休暇の様な時間」という回答が多く、一週間の生活のストレスを解消し、次の週に備えるための時間として捉える傾向が見られる。質問⑤を見ると海外志向の学生の割合が低い他、将来の居住地の条件を他の州に比べて多く挙げる傾向にある。

(5) 各州に共通して見られる特徴

このように出身地の州毎に特有の生活像が伺える一方で、全ての州に共通する特徴として家族や親族との交流の機会の多さが挙げられる。ブラバント州、アントワープ州の2州では「親族とパーティや食事会を開く」という回答が多いのに対して、リンブルグ州と東・西フランダース州では親族が実家に近接して住む傾向にあり、「パーティや食事会」に対する回答の割合が低い代わりに、日常的に親族と交流する生活が送られているものと考えられる。また、リンブルグ州、アントワープ州、東西フランダース州の学生は帰省のための移動手段に鉄道を利用する割合が総じて高く、学生向けの安価な鉄道運賃は重要な役割を果たしていることが分かる^{注11}。

4.5 小結

ベルギーの学生に対するアンケート調査の詳細分析からは、まず都市と地方の間の人々の移動を自由にする安価な運賃割引制度は、とりわけ田園地帯出身の若者の出身地における日々の生活の質を高める上で重要な役割を果たしていることが明らかになった。また、大学で都市的生活を営む若者に都市と地方の間を自由に行き来する機会が提供されることで、若者の生活スタイルが都市的になる中でも、定期的に地方に帰省することで、各地で地縁に根ざした社会的な生活が途絶えることなく続いていることも明らかになった。学生の出身州毎の回答結果からは、若者が定期的に都市から地方に帰省し、都市の生活スタイルを地方に伝える中でも地方の生活スタイルは

均質化することなく、それぞれの州毎に特徴的な生活像が生み出されていることが明らかになった。

このようにベルギーにおけるケーススタディを通して安価な地域交通システムは都市と地方の隔たりを越えた若者の移動と社会的交流を媒介し、多様性のある広域圏の発展を支える上で大きな役割を果たしていることが明らかになった。

5 おわりに

本稿では近年のEUにおける安価な運賃割引制度の整備状況を明らかにし、都市と地方を結ぶ長距離路線の増加や鉄道の社会的利用を支える割引制度が数多く導入されていること、そしてこのような制度のケーススタディとして扱ったベルギーの若者の生活スタイルに関する調査からは、安価な運賃割引制度が都市と地方という地理的な隔たりを越えた、日常的なレベルでの多様な社会的交流を維持し、とりわけ地方の生活の質を高める上で重要な役割を果たしていることを明らかにした。

近年日本では、人口縮退によって国土の発展を支えてきた様々な社会システムが存続の危機に立たされている。同じ先進国であるEUの主要国が、安価な鉄道運賃制度を通して広域圏内を循環する人の移動と多様な社会的交流を定着させ、豊かな生活の質や安定した人口動態を背景に国際競争を展開していることを鑑みれば、日本もまた、人々の日々の生活における多様な社会的交流の機会を創出し、生活の質の改善・健全な柔軟な労働力の確保・今日的な地域コミュニティの創造などを背景とした新しい発展のための社会システムの構築が急務の課題である。昨今では日本においても会員制度や割引運賃制度が数多く導入され、ややもすれば乱立の状態が危惧されるが、それぞれの地域毎に広域圏の発展の方向性を明確にし、限りある資源を集約させた社会的かつ戦略的な地域交通システムの再構築が望まれる。

注

注1 使用したデータの中にはポイントサービスなどの事例も数多く見られるが、ここでは直接運賃を割引く事例に限定している。

注2 参考文献7を基に筆者作成。

注3 これらのカードは会員制度の利用を容易にする一方で有効期間が切れる前に契約終了の申告をしなければ自動的に年契約に切り替えられるため、利用者には注意が求められる。

注4 NSとDBの会員制度では予めファーストクラスとセカンドクラスの2つのクラスが用意されている。会

員制割引やスマートカードの導入によってカード所有者の利用状況をもとに会員個人毎のニーズに合わせたサービスや割引運賃の情報提供が行われるなど、ライフスタイル毎に最適化されたサービスの提供が会員制運賃割引で目指されている。また、調査対象の7カ国中4カ国でポイントカードプログラムが導入されており、鉄道の利用に応じて様々な提携企業の特典の提供や、鉄道チケットとの引き換えが可能になるなど、鉄道の利用に新しい付加価値が創出されていることも特徴である。不定期運賃割引と会員制割引以外にはTrenitaliaが2012年に運賃システムの改正を行っている。ベース/エコノミー/スーパーエコノミーの3区分が設定され、ベース価格以外は数量限定で、スーパーエコノミーでは最低価格が9€に設定された。

注5 SNCFによる本数限定、路線固定の運賃割引制度は、2000年代前半から導入しており、既存の割引制度を活用した格安鉄道交通のブランド化の取り組みとして捉える事ができる。Ouigoには子供運賃5€の固定運賃という、家族の利用しやすい運賃制度が取られている。また、通常運賃では大きな荷物の持ち込みが制限される。30分前までにプラットフォームに集まればよいことから、格安航空よりも利便性の高いサービスが提供されている。NSのFyraも非常に安価な運賃を提供していたが、車両トラブルが相次ぎ、現在はその運行が凍結されている。

注6 ベルギーでは産業革命が起きた19世紀後半に、周辺国に先駆けて非常に安価な公共交通システムが整備され、労働者が都市や炭坑、工場などの労働現場から田園地帯に点在する中小都市や村落へ帰宅するための生活交通として重要な役割を果たした。時代とともに通勤手段としての鉄道の役割は失われるが、19世紀後半には学生の通学を対象とした極めて安価な鉄道運賃も導入されており、今日も多くの子供の生活交通を支えている。

注7 居住地の分類は、参考文献19の居住地の分類方法に基づく。

注8 アンケート調査方法の詳細については参考文献1を参照。

注9 アンケート調査の結果は回答率が質問項目ごとに異なる。このためクロス集計における母数にも違いが生じている。質問項目ごとの有効回答率は次頁の表に示す通りである。

注10 表中における①居住分類、②年齢層、③学生の出身州の表記は以下の通りである。①：都市=都市的集積地域と郊外地域の合計、②：低年=低学年(1~2年)、

高学年（3年～既卒生），③：LIM= リンブルグ州，BRA= ブラバント州，ANT= アントワープ州，FLA= 東西フランダース州

注 11 この他にも女性がより社会的で地縁的な繋がりを重視していることが特徴として見られ，安価な公共交通が人々のライフスタイルに与えるインパクトには性別による違いも顕著に表れている。

参考文献

- 1) 清水李太郎，有馬隆文，出口敦：ベルギーのアフォーダブルアクセスによる広域圏形成，日本建築学会計画系論文集，79(704)，pp. 2207-2217，2014
- 2) 小澤茂樹，根本敏則「欧州の鉄道上下分離における線路使用料の役割」，交通学研究 vol56，pp. 59-66，2013
- 3) 田邊勝巳：公共交通における運賃割引制度と所得再分配，運輸と経済，70(11)，pp. 33-41，2010
- 4) 板谷和也：フランスの都市圏交通における運賃制度の特徴，JREA，55(2)，pp. 73-80，2012
- 5) 寺田英子：福祉割引運賃制度は高齢者の移動を自由にするのか：イングランドの高齢者のバス運賃無料化を中心に，公営企業 42(8)，pp. 20-30，2010
- 6) The Fourth European Railway Package, European Commission, <http://europa.eu>, 2014-05-28
- 7) 若森章孝：EUの結束政策と越境地域間協力の展開，関西大学「経済論集」，56(3)，pp. 179-199，2006
- 8) National Rail, <http://nationalrail.co.uk/>, 2014-05-28
- 9) Association of train Operating Companies, <http://www.atoc.org>, 2014-05-28
- 10) Rail Delivery Group, <http://www.raildeliverygroup.com>, 2014-05-28
- 11) Deutsche Bahn, <http://www.bahn.com>, 2014-05-28
- 12) Ticket webpage, <http://ticketinfo.ch>, 2014-05-28
- 13) SNCF, <http://www.sncf.com>, 2014-05-28
- 14) Nederlandse Spoorwegen, <http://www.ns.nl/>, 2014-05-28
- 15) Treinreiziger, <http://www.treinreiziger.nl/>, 2014-05-28
- 16) Renfe, <http://www.renfe.com>, 2014-05-28
- 17) Brog Renfe, <http://blog.renfe.com/>, 2014-05-28
- 18) Trenitalia, <http://www.trenitalia.com>, 2014-05-28
- 19) SNCB, <http://www.belgianrail.be>, 2014-05-28
- 20) Vanneste Dominique, Thomas Isabelle, Goossens Luc, De Decker Pascal, Laureys Joeri, Laureyssen Ilse, Querriau Xavier, Vanderstraeten Lieve, Wevers Wim: Le logement en Belgique, Enquête Socio-Economique 2001 Monographies, Belgian Federal Government, Brussels, 2007 (<http://statbel.fgov.be>, last consulted on 23-07-2014)

(受理：平成26年11月13日)