

2018年フランス鉄道改革

いし じま か よ*
石 島 佳 代*

2018年2月26日、フランス国有鉄道の改革方針がエドゥアール・フィリップ首相から発表され、その3カ月余り後の6月14日、新鉄道協約に関する法案（2018年鉄道改革法）が成立した。この改革法に基づいて、2020年1月1日に新組織体制のフランス国有鉄道（SNCF）が発足し、同日より新鉄道労働協約に基づく雇用が開始される予定である。また、この改革法では、国内旅客鉄道事業の市場開放に向けた日程や、国によるSNCFの負債返済なども明示されている。本稿では、2018年鉄道改革法の内容そのものだけでなく、マクロン大統領自身の考える政治方針と国民からの認識のずれ、優遇された労働条件のSNCFに対する国民の冷めた感情、改革方針を正確に理解せずに巻き起こった大規模な改革反対運動、なども概観する。これらの内容から、これまでフランス国内で予想・流言されてきた「SNCFの今後」と、それに対するSNCF関係者たちの強い反発を浮き彫りにする。

1. はじめに

2018年2月26日、エドゥアール・フィリップ首相から国有鉄道の改革方針が発表され、フランスではSNCF（フランス国有鉄道）の今後のあり方を巡る審議が始まった。それからわずか3カ月余り後の6月14日、全ての審議を終え、新鉄道協約に関する法案¹⁾が上院・下院の両議会にて可決・成立した。フランス国内では、この法案は「鉄道改革法」、法案の成立から実際の改革の実施を「鉄道改革」または「改革」と称されている。本稿でもそれに準じ、加えてこれまでの鉄道改革と区別すること、法案成立が2018年ということなどを考慮して、2018年6月に成立した「新鉄道協約に関する法案」を「2018年鉄道改革法」、法案の成立～改革実施を「2018年鉄道改革」として論述する。

*交通経済研究所調査研究センター研究員

以下では、まず2018年鉄道改革法の具体的な内容と、法案の成立から今後の予定を整理する。その後、マクロン大統領の政策構想および、SNCFの現在の労働条件とそれに対する世論、2018年鉄道改革法成立に至るまでにフランス国内で起こった大規模な鉄道改革反対運動を概観し、前回の鉄道改革法成立からわずか4年で再度新たな鉄道改革が行われるに至った理由や、これまでフランス国内で予想・流言されてきた「SNCFの今後」とフランス国民やSNCF関係者たちの思いなどを考察する。

2. 具体的な改革内容

まず、2018年6月14日に成立した鉄道改革法の具体的な内容を整理する。この改革法は特に、2019年12月から漸次開始されるフランス国内旅客鉄道市場の開放に向けた、フランス鉄道事業者

の競争力の強化を念頭に考案されており、①鉄道事業に対する国からの投資額の増加、②市場開放に向けた日程と対応・是正点の明示、③ SNCF の労働条件の変更、④ SNCF の組織再編成、⑤ 国による SNCF の負債の返済、の5点が今回の改革の核となっている。

(1) 投資額の増加

フランス政府は、これまで鉄道事業に対して積極的に投資を行ってきた。しかしその投資額が充分でなかったために鉄道インフラの老朽化が進んでおり、それによって列車の事故や遅延の発生率が増加しているとして、路線・架線・信号システムの保守・刷新のために、2017年から2026年にかけて合計36億ユーロを投資することとした。これは直近10年の実績と比較すると約1.5倍の規模となる。また、2022年からは上記の投資に加え、2億ユーロを追加投資する予定であるという。この投資により、事故・遅延を減少させ、運転速度を上げることが可能になるとしている。

利用客の少ない路線に関しては、廃止の検討はしていないと2018年鉄道改革法の成立前にフィリップ首相が表明したように、改革実施にあたっては、これらの路線に対し15億ユーロを追加投資することによって、路線や駅などの設備の向上を図るとしている。地域圏内の都市間鉄道輸送は利用客の少ない路線が多く、その運営指揮は各地域圏が行うこととなっている。とはいえ、国は各地域圏と有期契約を結んで運営費用の一部を負担している。この国の運営費用負担額などを取り決めている2015～2020年の国と地域圏の鉄道運行契約は、2018年鉄道改革法成立後もそのまま継続し、金額や負担率などの変更は行わないとしている。

(2) 市場開放に向けた日程と対応・是正点の明示

フランス国内旅客鉄道市場が2019年12月から漸次開放されるにあたって、2018年鉄道改革法では市場開放日程(表1)と、それに合わせて是正する点およびその方法を明示している。

1) Projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

表1 フランス国内旅客鉄道市場開放の日程

開始	路線
2019年12月	・地域圏鉄道(TER) ・都市間鉄道(TET) ※希望する地域圏において適用
2020年12月	高速列車(TGV) ※オープンアクセス方式で市場開放
2023年12月	・地域圏鉄道(TER) ・都市間鉄道(TET) ※全ての地域圏において適用
2023～2033年	Transilien(既に運行しているもの)
2025年以降	RER E線
2033～2039年	RER C・D線
2039年以降	RER A・B線

イル・ド・フランス圏(パリ)の鉄道
出典: Ministère chargé des transports (2018) に基づき筆者作成。

市場開放の日程は表1に示したとおりであるが、注記すべき点として以下の点が挙げられる。まず、地域圏が管轄する鉄道(地域圏内都市間鉄道)に関しては地域圏が鉄道事業者を選択すること、一路線上で複数の事業者が列車を運行することはないこと(1路線=1事業者)が明記されている。これを的確かつスムーズに行うため、これらの路線は全て競争入札方式による市場開放とし、オープンアクセス方式をとるのは高速列車(TGV)のみに限定している。また、これらの鉄道では2019年12月から希望する地域圏は市場開放可能としているが、一方で2023年12月まで新規参入事業者の募集をせずにSNCFと継続して独占的に契約を締結することができる(ただし契約期間は最長10年と制限)としている。つまり、2023年11月にSNCFとの10年の契約更新を行う場合、その地域圏における市場開放は2033年11月以降となり、実際の市場開放開始にはかなり余裕を持たせていることがわかる。

加えて、特に是正すべき点として示されているのが線路使用料の値上げ率の高さである。これまではインフラ事業者であるSNCF Réseauの負債増加に伴って線路使用料が大幅に値上げされてきた。しかしその値上げ率の高さゆえに、高速列車の運行本数の伸び悩みや減少が見られた。よって

2018年鉄道改革法では、今後数年間は線路使用料の値上げ率をインフレ率のみに制限することが明示されている。加えて、国や地域圏が高速列車運行におけるサービス義務（サービス水準）を明確化すると同時に、高速列車運行事業者も自らのサービス水準を国や地域圏に報告することを義務化して、SNCFの高速列車サービスが競合他社と比べて大きく劣ることのないようなシステムにしている。

(3) SNCFの労働条件の変更

SNCFグループの労働協約は他業種に比べてかなり優遇されたものであり²⁾、市場開放後もSNCFが生き残るにはこの点の見直しが不可避であることは明白であった。そこで2018年鉄道改革法では、SNCFグループにおける現行の労働協約での採用は2019年12月末日をもって終了し、2020年1月1日からは新たな労働協約に基づいた労働条件で職員を採用することとした。この新たな労働協約は2018年9月末日現在検討中であり、国の監修の下、SNCF自身がグループ全社における共通の枠組みを2019年末までに作成することとなっている。

補足として、新たな労働協約は上述の通り2020年1月1日以降採用される職員にのみ適用され、2019年末までに採用された職員は、2020年以降も引き続き現行の労働協約に基づいた労働条件が保証されている。また、地域圏内の都市間鉄道事業は、現在は地域圏がSNCFと契約を結び、地域圏の方針に従ってSNCFが実際の業務を請け負っている。今後地域圏がSNCFではなく新規参入の競合他社に業務を委託するようになった場合、これまで業務を請け負っていた当地のSNCF職員は、競合他社に移籍してこれまでの職務を継続することが大いに予想される。その場合、現段階で既にSNCF職員として当地の業務に携わっている者は、競合他社への移籍後も現行の労働

条件の継続が約束されるとしている。同時に、上記のように地域圏が競合他社との契約を結ぶ場合、当地のSNCF職員はその移行期において競合他社への移籍とSNCFへの継続的な在籍のどちらかを選択することができるとしている。SNCFの在籍を選択した場合は、これまでの労働協約に基づく労働条件か、新たな労働協約に基づく労働条件かを選択することも可能である。

(4) SNCFの組織再編成

2018年鉄道改革では、2020年1月1日からSNCFを100%国の管轄化に置き、名実ともに国有とすることとしている。現在のSNCFは、1983年から「商工業的公施設法人³⁾」形態で運営されている。この運営形態は保ったまま、1997年の鉄道改革では欧州指令に従った上下分離運営を目的としてSNCF（列車運行）とRFF⁴⁾（インフラ管理）の2社に分離された。この2社は、2015年に2014年施行の鉄道改革法に則って再度統合され、同じく商工業的公施設法人の形態を保ったままSNCFグループとなり、現在に至っている。SNCFの100%国有化は、SNCF設立の1938年から、SNCFが最初に商工業的公施設法人化される1982年までの運営形態に戻すということになる。再編する新組織については、新たな労働協約同様、SNCFが協議のもとその詳細を考案中であるが、大枠としては現行の組織（図1）が図2のような形態となる予定で、2018年下半期には新組織計画の最終版が決定する見込みである。

(5) 負債の返済

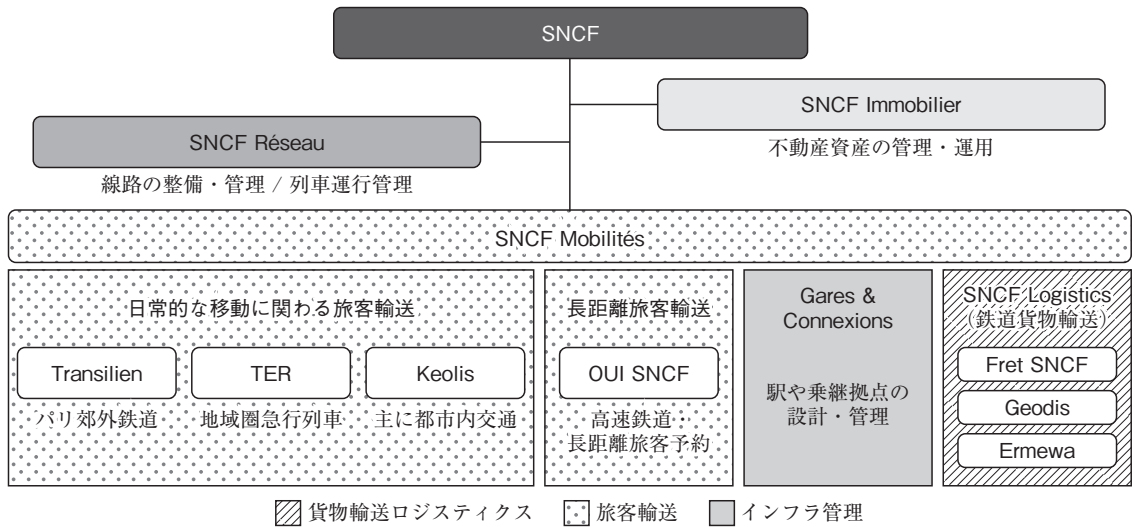
現在、SNCFは多額の負債を抱えており、その額はおよそ500億ユーロにのぼる。巨額の負債は、毎年巨額の利息を生み出し、その利息の返済ですらままならないのが現状である。これまではSNCFが企業努力によってこの負債を返済するこ

2) 詳細は本稿「4. (2) 優遇された労働条件のSNCFと世論」参照。

3) Etablissement public à caractère industriel et commercial (EPIC)。元は国営であった公共サービス部門を法人化したもの。現在はSNCFの他に郵政公社や造幣局、国立宇宙研究センターやパリ国立オペラ劇場なども同様の形態で運営されている。現在は民営化されている旧フランス電力公社や旧フランスガス公社、旧フランス・テレコムなども商工業的公施設法人形態を経て現在に至っている。

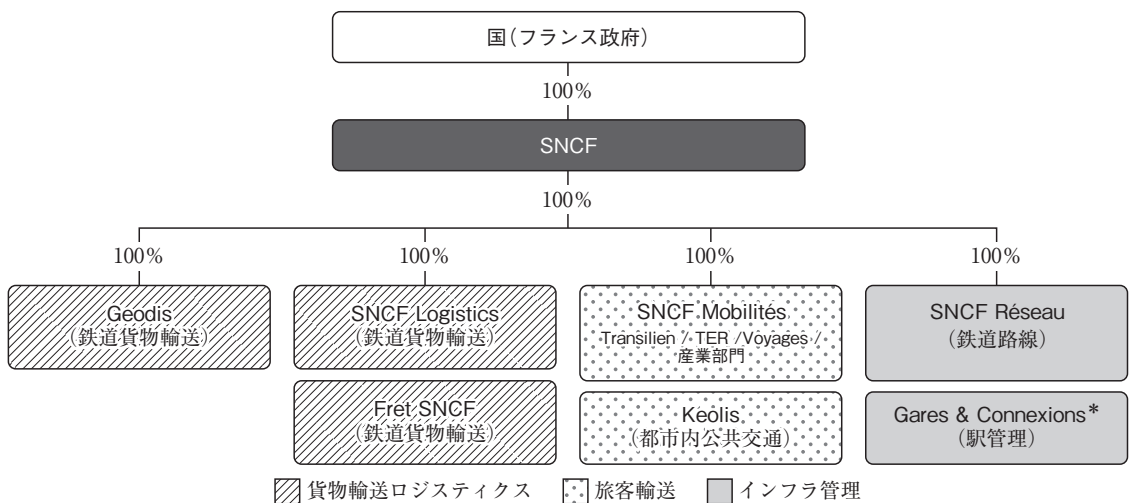
4) Réseau ferré de France。

図1 SNCF 現組織体制概略図 (2017 年末現在)



※凡例は図2「SNCF 新組織体制案」の分類と統一。
出典：SNCF (2018c) に基づき筆者作成。

図2 SNCF 新組織体制案概略図 (2018 年 9 月現在)



*Gares & Connexions の組織内配置は未定であり、変更の可能性も大きい。
出典：SNCF (2018a) に基づき筆者作成。

ととしていたが、このままでは市場開放後にフランスの鉄道事業が生き残ることが難しいと判断され、加えてマクロン大統領の「SNCFの負債は一企業の負債ではなく、フランスの国としての負債」という、大統領就任前からの思想も相まって、2018年鉄道改革ではその負債の7割を国（フランス政府）が肩代わりすることとなった。具体的に

は特に SNCF Réseau（インフラ事業）由来の 350 億ユーロを、2020 年に 250 億ユーロ、2022 年に 100 億ユーロを返済する予定である。

また、国が負債の大部分を返済することになったとはいえ、SNCF 自身も引き続き負債の増加を抑える努力を続けることが義務付けられている。2018 年鉄道改革においては、営業利益と支出の

表2 2018年改革法立案～今後の予定

時期	内容
2017年	
10月16日	フィリップ首相、ジャンシビル・スピネッタ氏にフランス鉄道事業活性化のための戦略考案を打診。
2018年	
2月5日	スピネッタ氏、「鉄道輸送の将来に関する報告書」をフィリップ首相に提出。
2月26日	フィリップ首相、新たな鉄道改革の方針と審議日程を発表。
4月17日	2018年鉄道改革法が国民議会（下院議会）にて可決。（賛成454票、反対80票、無投票29人）
6月5日	2018年鉄道改革法が元老院（上院議会）にて可決。（賛成240票、反対85票）
6月14日	2018年鉄道改革法が、上院・下院両議会による混合議会にて可決、成立。
下半期	SNCFが新組織計画を発表。
2019年	
12月	地域圏における市場開放を段階的に開始。
2020年	
1月1日	①新SNCF発足。 ②現行の鉄道労働協約による採用を廃止。 ③SNCFの負債の一部を国が返済（第1回目）。
12月	高速列車の市場開放開始。
2022年	
時期未定	SNCFの負債の一部を国が返済（第2回目）。

2018年9月末までの流れ

出典：Ministère chargé des transports (2018) に基づき筆者作成。

差を2026年までに現在の1/3にまで減らす仕組みを構築するよう求められている。

3. 政府・国会における流れ： 立案～今後の予定

2018年鉄道改革の法案の立案から今後の展望までを概観すると、表2のようにまとめることができる。フィリップ首相がスピネッタ氏にフランス鉄道事業に関する戦略の考案を打診してから、その報告書提出まで4カ月足らず。スピネッタ氏の報告書を政府内で精査し、提案事項の取捨選択や一部変更が加えられて、フィリップ首相から「新たな鉄道改革の方針」が発表されるまで3週間。その後多くの議論や審議を経て2018年鉄道改革法が作成され、フィリップ首相の改革案発表から4カ月足らずで法案が可決・成立した。発案から成立までが非常に迅速な点に、フランスの政治の特徴がよく表れている。

今後の流れとしては、主に2020年1月1日に鉄道改革を実施する形となる。この日を境に

SNCFは新組織体制となり、新しい鉄道労働協約が適用され、第1回目の国によるSNCFの負債の返済が行われる。

4. 2018年鉄道改革法成立の背景

ここまでの、2018年鉄道改革法の具体的な内容と2018年鉄道改革の流れを概観してきたが、本章ではマクロン大統領の政策構想およびSNCFの現在の労働条件とそれに対する世論、2018年鉄道改革法成立に至るまでにフランス国内で起こった大規模な鉄道改革反対運動など、2018年鉄道改革法成立の背景やそれに対する動きを概観する。これによって、前回の鉄道改革法成立からわずか4年で再度新たな鉄道改革が行われるに至った理由や、これまでフランス国内で予想・流言されてきた「SNCFの今後」とフランス国民や国鉄関係者たちの思いなどを考察する。

(1) マクロン大統領の構想

マクロン大統領は、経済財務大臣時代の2015

年に、いわゆる「マクロン法⁵⁾」を施行したことで知られている。この法律では国内の景気向上に向けた法整備の一環として、鉄道路線のひかれた経路における長距離バス運行の規制の緩和も行われた。これによって、これまで公共交通が鉄道しかなかった経路で、比較的運賃の安いバスが利用できるようになり、より多くの人々が移動する機会を持つようになったとされている。このバスの規制緩和は、一般的に「競争の導入」と捉えられ、マクロン大統領は競争導入推進派と考えられることが多い。だがマクロン大統領自身は、マクロン法の導入や長距離バスの規制緩和は、「これまで料金的なハードルによって移動をためらっていた人々の移動を可能にするもの」と考えてこの法律を施行させている。つまり、これまで鉄道を利用して人々がバスを利用するようになって競争が生じ、鉄道も運賃を下げ始める、という流れを狙って提案した法律ではなく、これまで鉄道を利用しなかった人々も利用できる移動手段として、バスの運行を開始させている⁶⁾。よって導入されたバスは、価格はかなり抑えられているが、移動時間は短い距離でも鉄道を利用した場合のおよそ3.5倍、長い距離だと5倍以上となり、バスと鉄道で利用客の住み分けがはっきりされているのではないかと考えられる。

2017年の大統領選においては、マクロン大統領は「誰もが利用できる公共交通」の重要性を強調した上で、欧州指令（いわゆる第4パッケージ）を遵守して国内鉄道市場を開放するために国内の社会的枠組みを整備する必要があるとし、同時にライドシェアの積極的な導入の必要性も述べている。また、既にしっかりとした公共交通路線が整備されている経路における、鉄道路線への投資の優先順位はかなり低い、とも明言している。たとえば既にAir Franceによる航空路が確立され、便数も多いパリ－トゥールーズ線に対抗するような鉄道路線への投資などがそれにあたる、という。

このような政策や発言からは、マクロン大統領が市場開放や現状に即していない・不必要と思われる方法を積極的に削減していく合理化が、政策方針の基軸であることがうかがい知れる。ただし、マクロン大統領による市場開放・競争の導入の流れは、値下げや過剰なサービス競争を誘発するという目的ではなく、「料金的なハードルによって、それまで移動をためらっていた人々に移動手段を提供する」という目的で行っていることを、ここであらためて言及しておく。ではそのような政治方針の下で、度重なる改革にも関わらず負債が増える一方の鉄道事業はどのように処理されるのだろうか。

単純に考えると、フランスの鉄道事業はこのまま国からは切り離され、「合理化」の名の下に民営化されたり、新規参入事業者に押されて淘汰されたりするのを待つばかり、と予想される。しかしその予想に反してマクロン大統領は、大統領選の時点からSNCFの負債は「一企業の負債ではなく、国としての負債である」とし、国が肩代わりすべきであると主張しており、大統領に就任した直後の2017年7月1日には、フランス国内の高速列車の中で、上記の内容を鉄道職員に熱く語っている。また、2018年鉄道改革法の立案にあたって、当初スピネッタ氏が報告書の中で鉄道事業活性化戦略の一つとして掲げていた「利用客の少ない路線の廃止」や「民営化」などは行わないとし、あくまでも鉄道網を国の重要なインフラとして位置づけ、今後も国が全面的に予算を計上して守って行こうとしていることが分かる。これまでのマクロン大統領の施策から、フランス国民もマクロン大統領の鉄道政策を間違って理解する場合も多く、かつ今後の鉄道のありかたについて不安を抱く人も少なくないようで、国やSNCFは分かり易い説明パンフレットやウェブサイトを作成し、国民に政策の真意／真実を周知するのにも労力を費やしている（図3）。

5) 正式名称は「経済的な成長と活動、機会平等に向けた法律」(Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques)。

6) 補足すると、導入された長距離バスの運行会社は基本的にSNCFである。よって事業者から見ても、バスと鉄道が競争をすることは得策ではない。

図3 2018年鉄道改革パンフレット（左：国発行，右：SNCF発行）



出典：Ministère chargé des transports (2018), SNCF (2018a)

(2) 優遇された労働条件の SNCF と世論

SNCF における労働条件は、一般的な企業に比べて優遇されているということでフランスでは認知されている。その最たるものとして挙げられるのが非解雇、定年退職年齢、年金制度、無料鉄道利用の4点である。非解雇の労働条件は公務員同様であり、正規職員として雇用した後は、1年から2.5年の試用期間はあるものの、試用期間後は解雇されることがないという条件である。また、定年退職年齢については、フランスの一般的な労働条件では、定年退職の最低年齢が62歳、条件によっては67歳であるのに対し、SNCFでは運転士は52歳、その他の職員は57歳が定年退職年齢となっている。年金制度については、フランスの民間企業では、自己の給与額のうち支給額が高額であった25年の平均月収の50%が定年退職後の年金額となる。一方、SNCFでは定年退職前の最後の6カ月の平均月収の75%が年金として支給される。また、SNCF職員には鉄道（高速列車以

外）が無制限に無料で利用でき、高速列車も1.6～13.9ユーロで利用できる⁷⁾。その配偶者や子⁸⁾も年間16回、両親や祖父母も年間4回鉄道を無料で利用できる。配偶者・子・両親・祖父母が鉄道無料利用回数内で高速列車に乗車する際は、SNCF職員同様1.6～13.9ユーロで利用することができ、配偶者や子は鉄道無料利用回数を超えると運賃の10%で鉄道（高速列車含む）を利用することができる。特にこれらの優遇されたSNCFの労働条件はフランス国内では知れ渡っており、「鉄道員の地位⁹⁾」と称されている。

2018年2月26日、フィリップ首相が新たな鉄道改革の方針を発表した当日、RMC社、Atantico社、Harris Interactive社が共同でインターネットによる世論調査を実施した。調査内容はフィリップ首相発表の鉄道改革の方針についての意見であり、調査対象者は18歳以上のフランス人男女、性別・年齢・職業・居住地はフランスにおける人口構成比と合せてサンプリングされ、1,010人から有効な回答を得ている。その結果、

7) フランスの鉄道の切符には、「乗車券」「特急券」という区分がないため、高速列車利用時は1枚の切符のみを購入し、それが日本で言う「特急券付き乗車券」となる。よってここで言う「高速列車が1.6～13.9ユーロで利用できる」とは、日本で言う「特急券付き乗車券」がその料金ということになる。

8) 21歳まで。学生の場合は28歳まで。

9) Statut du cheminot.

最も顕著な結果として現れたのが、「鉄道員の地位」の廃止に対する意見で、全体の69%が「鉄道員の地位」の廃止に賛成であると答えている。アンケート実施当日に発表された鉄道改革の方針についても54%が賛成と答えており、その最大の理由が「SNCFの負債を減らすことができる」(69%)、次いで「サービスの質を上げられる」(66%)、「運賃を下げられる／低価格を維持できる」(56%)、「利用客の少ない路線を維持できる」(50%)となっている。

このアンケート結果からは、SNCFの優遇された労働条件（「鉄道員の地位」）に対して、国民の69%ほどがその優遇度合いに疑問を感じていることが浮き彫りとなっている。そして発表された鉄道改革の方針の内容とアンケート結果をすり合わせると、鉄道改革によって「鉄道員の地位」の廃止は、SNCFの負債を減らす一助となり、運賃を引き下げたり低価格を維持した上で鉄道サービスの向上を可能にすると考えていることが読み取れる。

(3) 鉄道改革反対運動

このような国民の認識がある一方、鉄道改革の方針が発表されると、鉄道労働組合からは抗議の声が上がり、市民や学生も巻き込んだ大規模な反対運動が展開された。特に顕著であったのが2018年4月3日から6月28日にかけてのSNCF職員らによるデモや、列車運行の休止を伴う大規模なストライキ、加えて学生による大学の占拠・閉鎖である。

SNCF職員らによるデモもさることながら、列車運行の休止を伴う大規模なストライキは通常のものとは異なり¹⁰⁾、5日間隔で2日間のストライキを決行、つまり2日間ストライキ、3日間通

常営業、のサイクルが3カ月間続いた。ストライキ実行日は3カ月で36日となり、ストライキ中は列車の運行頻度が通常時のおよそ30～60%となった¹¹⁾。

学生による大学の占拠・閉鎖は、フランス国内においては珍しいことではなく、一部の大学では国内の大規模ストライキ（鉄道関連に限らず）と連動してほぼ毎年、または隔年で発生している。ただし大学の占拠・閉鎖を行っているのはほんの一握りの学生であり、残りの大多数は呆れながらその状況を受け入れるしかない、という状況である。言い換えるならば、大学の占拠・閉鎖に関わっていない大多数の学生は、「目的を果たすために目的地への切符を購入し、時間通りに駅で列車を待っているのに、ストライキで列車が運行していないのを目の当たりにしている一般の鉄道利用者」のようなものである。つまり、これが学生たちの総意で行われているわけでは決してなく、場合によっては（フランスで頻繁に発生するストライキ同様）年行事のように行われているだけだということ、ここで強調しておきたい¹²⁾。

ではこのようなデモやストライキ、学校の占拠・閉鎖などは何に対する抗議であったのかを突き詰めていくと、「漠然とした鉄道改革像」への抗議であり、実際に掲げられていた「鉄道改革案」への抗議とは言えないものであったように思われる。そう考えられる具体的な理由は、反対運動の核となっていた部分は「（現職員に対する）SNCFの労働協約の変更」「SNCFの民営化」「利用者の少ない路線廃止」などに対する抗議であったという点である。本稿「2. 具体的な改革内容」でも述べた通り、現在既にSNCF職員である人の労働条件は改革実施後も変わらず、SNCFは民営化ではなく国営化され、利用者の少ない路線は今後

10) フランスでは何かとよくストライキが起こる。バスや航空機などの公共交通のストライキはほぼ毎年起こっている。ただし通常は1日～3日くらい、長くとも1週間くらいの期間で行われ、今回のように3カ月間も断続的に続くということは少ない。

11) 地域によって頻度は変動。全く運行されなかった鉄道路線もある。より詳細な内容はLe Figaro (2018) など参照。

12) 大学占拠・閉鎖中の時期は「たった十数人くらいの学生のせいで、何千人もの学生が勉強の場を失われて期末試験（進級試験）の実施もままならない。どうにかならないものか。」とため息をつく学生たちがテレビニュースでよく取り上げられていた。

投資額を増やして整備の増強を行う、というのが2018年鉄道改革法である。大規模な抗議活動が起こる中、フィリップ首相は「鉄道改革の大枠を変更するつもりはない」と表明しており、実際に改革案発表から法案可決・成立に至るまで、改革方針・内容に大きな変更はなかった。このように整理すると、多くの市民とSNCF自身に甚大な被害をもたらしたこの大規模な抗議運動は、改革内容を勘違いまたは理解していなかったために起こったものであったと考えられる。ただ、この「勘違いからの一大社会騒動」の裏には、これまでささやかれてきた今後の鉄道会社のあり方や、SNCF職員やその関係者たちのそれに対する大きな拒否反応があったこともうかがい知れる。その大きな拒否反応の核となる部分を取り除くように当初から作成されていたのが今回の鉄道改革法であると考え、現フランス政府がしっかりと社会と企業（SNCF）の事情などを理解し考慮していたことが読み取れる。

5. おわりに

年々膨張する鉄道インフラの負債は国がまとめて返済し、これまで以上に国が鉄道事業に投資すると同時に、鉄道職員が危惧してきた「現職員に対する労働協約の変更」「SNCF 民営化」「利用者の少ない路線の廃止」などは行わず、しかし多くの市民が必要であるとする『『鉄道員の地位』の廃止』は徐々に実行する。今回の鉄道改革法の内容をごく簡単にまとめるとこのように言えるわけであるが、これはこれまで市民も、おそらく専門家も想像しなかった、言うなれば「国（政府）だけが痛みを伴う政策」となっているように思われる。実際に改革案作成前に提出されたスピネッタ氏の報告書では、一部は今回成立した改革法の主要部分とは真逆の提案がされていた。

今回の鉄道改革は、実際の改革実施日の主要日程は2020年1月1日に集約されており、法案成立から実行までには約1年6カ月の余裕がある。これまで2度にわたって行われてきたフランスの鉄道改革は、そのどちらにおいても法案成立から

実行までの期間がないに等しく、1997年のものは法案成立から日付を遡って改革が実施され、2014年のものは法案成立の5カ月足らず後に改革が実施されている。これと比較すると、2018年鉄道改革はしっかりと土台を固める日程が考慮されており、成功させる意気込みが表れているように感じられる。

この改革は、社会と企業の実情をよく観察した上で、大胆かつ抜本的な変革をもたらすよう練ったものであるように、現時点では思われる。ただ良く練られた構想が実行に移された際、必ずしも万事順調に進むわけではなく、場合によっては誰もが考えもしなかった結末に至ることもある。この鉄道改革が、まずは2020年に首尾よく実施され、フランスの国民にとっても、政府にとっても、そしてなによりSNCFにとっても、より良い結果が生じるよう願うばかりである。

[参考文献]

- [1] Le Figaro (2018), 《Grève à la SNCF: Guillaume Pepy annonce ne indemnisation 《forte》 des usagers》, 2018年5月7日記事.
- [2] Ministère chargé des transports (2018), 《Tout comprendre sur le nouveau pacte ferroviaire》.
- [3] RMC, Atlantico, Harris Interactive (2018), 《Sondage flash RMC / Atlantico / Harris Interactive. Réactions des Français à l'annonce par Edouard Philippe du projet de réforme de la SNCF》.
- [4] SNCF (2018a), 《Avant-projet simplifié de structuration de SNCF en 2020》.
- [5] SNCF (2018b), 《Le pacte ferroviaire. Ses bénéfices pour les clients et les Français》.
- [6] SNCF (2018c), 《Rapport financier du groupe SNCF 2017》.
- [7] Ville, Rail & Transports (2017), 《Les programmes transport des candidats. Emmanuel Macron, Partir du besoin de mobilité》, 2017年4月号, pp. 40-42.