

# フランスの鉄道貨物輸送の動向と鉄道貨物インフラ整備計画

はぎ わら たか こ  
萩 原 隆 子\*

フランスにおける貨物輸送の現状は、トラック輸送のシェアが8割を超え、鉄道輸送は1割程度にとどまっている。この背景には、トラック輸送を後押しする高速道路の延伸がある一方で、低い定時性や多発するストライキ、トラック輸送に対して価格競争力が欠如していることなど、鉄道輸送の利便性が著しく劣っている点を指摘できる。そこで、フランス政府は、景気回復および温暖化対策の実現につながる鉄道貨物輸送の再建を目指し、2009年9月に鉄道貨物インフラ整備計画を公表した。70億ユーロという国家予算枠を確保し、かつてないほどの規模の同計画は、定時性を確保するためのトラック輸送専用路線の整備、CO<sub>2</sub>排出削減のための複合貨物輸送や港湾連絡輸送の促進など8つのプロジェクトから成っている。

## はじめに

EU加盟国27カ国の貨物輸送の中心となっている交通機関は、大型トラックによる道路輸送である。EU全体で見ると、道路輸送の輸送量は増加傾向を示しており、それはフランスにおいても同様である。フランスでは、増加し続ける道路輸送に比して、鉄道輸送量は2000年をピークに減少傾向を示している。しかしながら、フランス以外のEU加盟国にあっては、道路輸送が増加しているからといって必ずしもフランスと同様に鉄道輸送が減少しているというわけではない。産業構造や公共政策に対する姿勢や考え方の相違はあるものの、フランス以外で健闘している国々は多く見られる。たとえば、2006年の各国の鉄道貨物輸送量を2000年と比較した場合では、ドイツは52%増、イギリスは25%増、スイスでは22%増となっている。

さらに、2007年10月に開催された環境グルネ会議においても、温室効果ガス排出の削減を達成

\* (財)運輸調査局調査研究センター主任研究員

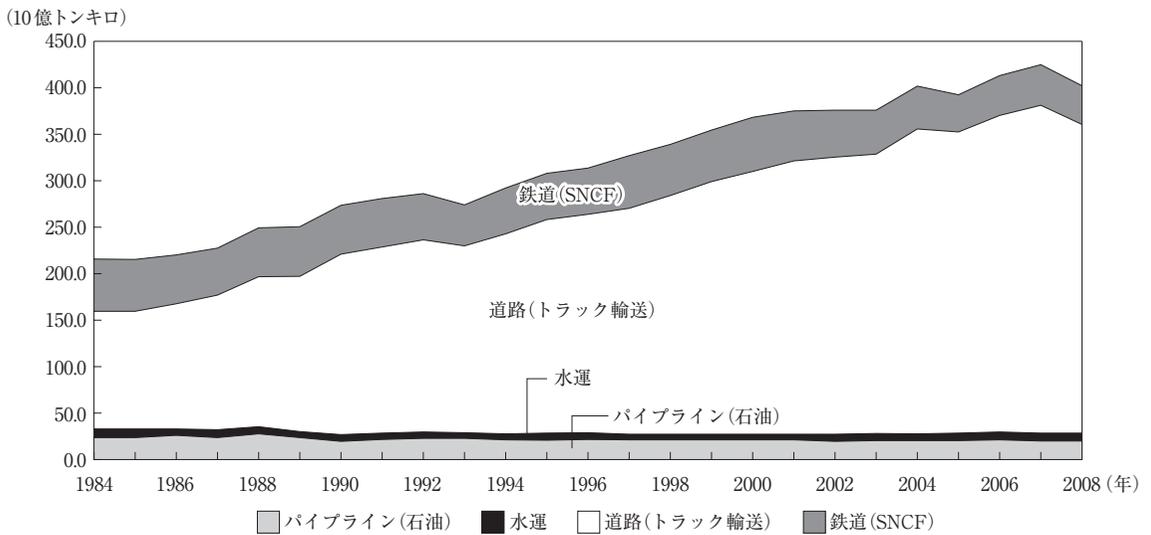
すべく、交通・運輸分野で「旅客・貨物輸送の双方において、トラック輸送や航空輸送から、鉄道輸送や水運へのモーダルシフトを最優先事項とする」方針が決定された。

そこで、本稿では、フランスの貨物輸送市場を概観し、EUにおける鉄道貨物輸送政策がどのように展開されてきたのか、また、フランス国鉄(Société Nationale des Chemins de Fer Français, 以下SNCF)の鉄道貨物輸送の推移を把握した上で、2009年9月にフランス政府によって公表された環境政策の一環としての鉄道貨物インフラ整備計画について紹介する。

## 1. フランスの貨物輸送の現状

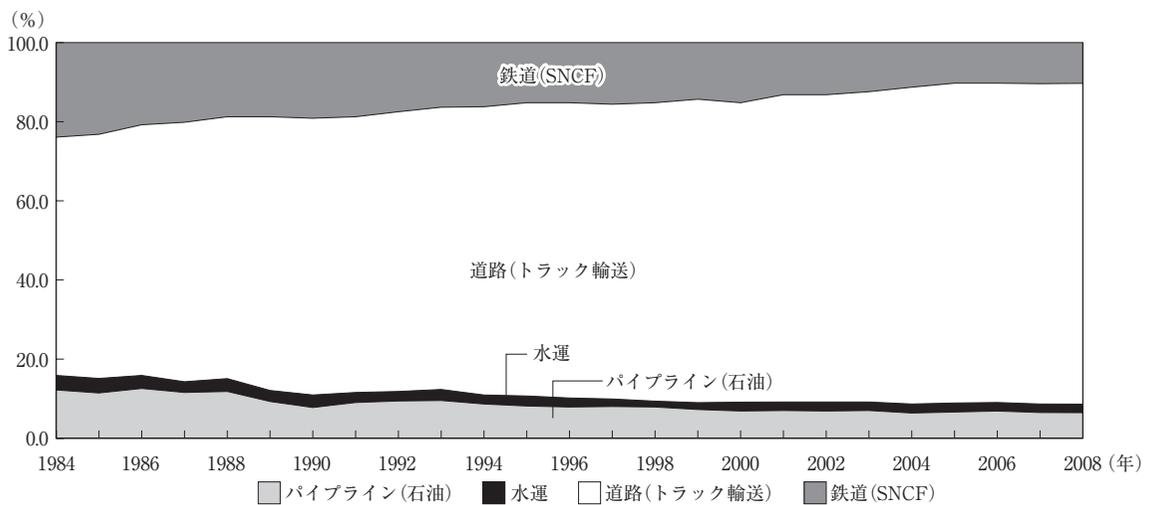
2008年のフランス国内・国際全体の貨物輸送量は、約4,043億トンキロである。図1に示したとおり、その大半はトラック輸送が占めている。25年前の1984年には2,174億トンキロであった輸送量は、2006年3月末に国内鉄道貨物輸送が自由化された

図1 フランス国内の貨物輸送量の推移



出典：参考文献 [11]

図2 輸送モード別の貨物輸送量のシェアの推移



出典：参考文献 [11]

翌年の2007年には、4,238億トンキロと約2倍にまで増加した。しかし、サブプライムローンの破綻に端を発する世界的な景気低迷の影響により、2008年には前年比4.6%減と落ち込んだ。

輸送モード別のシェアでは、2008年時点でトラック輸送が全体の80%を超えており、次いで鉄道

(SNCF)が10%程度となっている。1984年には鉄道のシェアは25%弱を占めており、トラック輸送も60%にとどまっていたが、この25年間でトラック輸送が大きく伸びることとなった(図2参照)。その背景として、まず、高速道路の延伸があり、トラック輸送を後押してきたと考えられる。また、

鉄道とトラック輸送とを比較した場合、鉄道の利便性が劣っているという問題も大きく影響していると考えられる。具体的には、定時性や価格競争力の欠如、多発するストライキなどがその理由として挙げられる。

## 2. EUの鉄道貨物輸送政策

### (1) 近年のEUの概況

EUは、これまで5次にわたる拡大を繰り返してきた。最も至近では2004年および2007年の拡大で、これにより中東欧を中心とする12カ国もの諸国がEU加盟を果たし、現在27カ国が加盟している。その結果、EU人口は4億9,674人(日本の3.9倍)<sup>1)</sup>、GDPは12.5兆ユーロ<sup>2)</sup>(日本の3.8倍)で世界最大の経済圏となっている。

近年、EUの貨物輸送量は、GDPの伸び(2007年実績で対前年比2.9%増)を大きく上回って増加を続けている。輸送機関別では、特に道路輸送(37.9%)、海運(34.6%)、航空輸送(31.1%)の伸び率が高くなっており、その背景には2つの理由が考えられている。

まず、1点目は、EU域外国、とりわけEUの中国向け輸出が急増している点である。海運および航空輸送の伸び率が著しいのはそのためである。そして、2点目の要因としては、「生産のフラグメンテーション」によって、工場がEU域内で拡散するようになり、その結果、部品や製品の輸送量の拡大をもたらしていることが考えられると言われている。「生産のフラグメンテーション」とは、サプライチェーン・マネジメント<sup>3)</sup>を複数の生産プロセスに分解した上で、それぞれの生産プロセスに適した立地条件を有する国・地域を選択し、

これらの地域に各生産プロセスを分散立地させることである。各生産プロセスが分散立地されることで、EU域内での輸送の必要が生まれてくると考えられる。そのため、この2点目の要因は、特に道路輸送の著しい増加の理由として挙げられている。

### (2) EUの鉄道貨物輸送政策

EUにおいて鉄道貨物輸送に関する政策が最初に議論されたのは、1990年代であった。1991年に制定された閣僚理事会指令(91/440/EEC)では、国から独立した鉄道事業経営の保証、鉄道線路事業と鉄道輸送事業の会計上の分離(すなわち「上下分離」)とともに、加盟国の鉄道事業者の国際グループによる国際輸送と国際複合貨物輸送事業者に加盟国の鉄道線路を使用・通過する権利を保証する、いわゆるオープンアクセスの実施が規定された。

しかし、オープンアクセスについては、参入できる企業が、複数の鉄道事業者の国際グループや国際複合貨物輸送事業者に限られていたことや、加盟国の約半数が拒否したこと、各加盟国の線路使用料の設定が異なること等の制約条件のため、実際には鉄道市場の自由化を十分に促進することができなかった。

このような状況の中、2001年1月に鉄道改革の第1パッケージが採択され、その中で貨物輸送については、オープンアクセスを促進する新しい運輸政策が実施されることとなった。指令91/440/EECでは、オープンアクセスに参入できる事業者は「国際輸送を行う鉄道事業者の国際グループおよび国際複合貨物輸送事業者」と定められていたが、第1パッケージでは「2003年より設定されたヨーロッパ横断貨物回廊鉄道ネットワーク(TERFN)

1) 2008年1月時点の人口。

2) 2008年時点のGDP。なお、1ユーロ=1.58ドル=166.57円(2008年7月1日)

3) 一つの企業内で解決せず、複数の企業間で統合的な物流システムを構築し、経営の成果を高めるためのマネジメントのこと。

で国際輸送を行う貨物輸送事業者」と改正された。ヨーロッパ横断貨物回廊鉄道ネットワークにおける国際貨物輸送は、国際貨物輸送の約90%を占めたが、後に採択された第2パッケージでは、すべての路線での国際貨物輸送が2006年から前倒して自由化された。また、国内貨物輸送についても、2007年よりアクセス権が開放された結果、ヨーロッパにおける鉄道貨物輸送は、完全に自由化された。

さらなるオープンアクセス政策の進展を目指し、2004年には第3パッケージが提案された。その中に、国際輸送における低い定時率の改善を目指した「鉄道貨物輸送サービスの品質保証」が当初は含まれていたが、いくつかの加盟国から反対が出され、調整が難航した結果、廃案となった。

### 3. SNCFの貨物輸送の状況

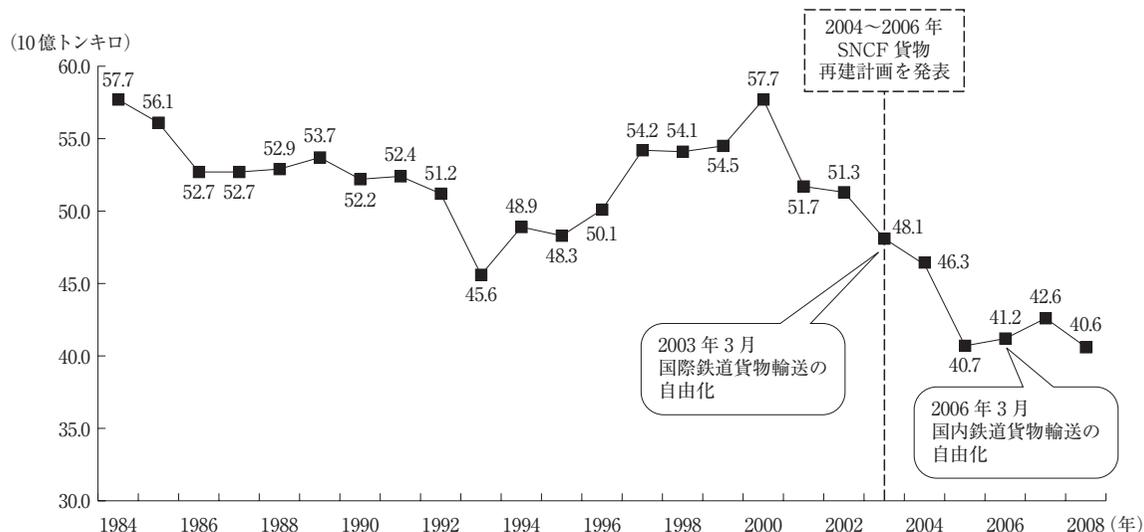
#### (1) 鉄道貨物輸送量の推移と市場の自由化

SNCFの貨物輸送量の推移は、図3に示したと

おりである。2008年実績は約406億トンキロであり、過去25年間でもっとも少ない輸送量を記録した。この輸送量は、過去25年間でもっとも輸送量が多かった1984年(約577億トンキロ)の70%程度にとどまっている。

旧国鉄は、1997年に実施された鉄道改革により、鉄道インフラの計画・建設・管理を担うフランス鉄道線路公社(Réseau Ferré de France, 以下RFF)と、鉄道輸送事業の運営に特化することとなったSNCFに上下分離した。鉄道改革以降2000年までは貨物輸送量も年々増加傾向をたどっていたが、2000年をピークに減少に転じた。2003年3月には、前述の通り、ヨーロッパ横断貨物回廊鉄道ネットワークでの国際鉄道貨物輸送の自由化が認められたが、その後も減少に歯止めがかからず、2006年3月に国内鉄道貨物輸送の自由化<sup>4)</sup>が実施された後、いったん増加傾向に転じたものの、景気低迷を受けて2008年には対前年比4.6%減と再び減少した。

図3 SNCFの貨物輸送量の推移



出典：参考文献 [11]

4) EU指令では、国内鉄道貨物輸送の自由化は、2007年1月からとなっているが、フランスでは後述する「Le Plan Fret 2004-2006」へのフランス政府からの補助金交付をEUに承認してもらうため、前倒して2006年3月末から実施されることとなった。

表1 SNCFの貨物輸送量の内訳

(年)	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
国内	34.6	34.2	32.9	33.1	32.5	32.3	31.5	31.7	30.3	26.7	27.4	26.3	26.7
国際	17.4	16.3	14.3	14.0	14.8	15.7	15.0	14.9	14.6	12.9	14.2	14.4	14.7
通過	5.7	5.6	5.5	5.7	5.6	5.7	5.7	5.9	6.3	6.0	7.3	7.5	8.7
合計	57.7	56.1	52.7	52.7	52.9	53.7	52.2	52.4	51.2	45.6	48.9	48.3	50.1

(年)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
国内	28.0	27.5	28.5	29.9	26.5	26.5	25.2	24.3	21.6	24.6	25.2	26.2
国際	16.0	17.1	16.8	18.5	17.0	17.0	15.8	15.6	13.9	12.2	12.7	11.0
通過	10.2	9.5	9.2	9.3	8.2	7.9	7.1	6.5	5.2	4.4	4.8	3.5
合計	54.2	54.1	54.5	57.7	51.7	51.3	48.1	46.3	40.7	41.2	42.6	40.6

注) 1997年に鉄道改革が実施され、RFFとSNCFに上下分離された。斜字は国鉄時代の数値。  
出典：参考文献 [11]

貨物輸送量の内訳を表1に示した。国際貨物輸送は2000年以降減少傾向をたどっており、2003年3月に国際鉄道貨物輸送が自由化されたにも関わらず、2008年現在、減少には歯止めがかかっていない。一方、国内貨物輸送は、国際貨物と同様、2000年以降減少傾向を示していたが、2006年3月に実施された国内鉄道貨物輸送の自由化以降、増加に転じ、堅調な推移を見せている。

## (2) SNCFの鉄道貨物輸送再建計画 —「Le Plan Fret 2004-2006」

図3に示したとおり、鉄道改革以降、SNCFの鉄道貨物輸送量は、2000年をピークに下降の一端をたどっていた。SNCFの貨物輸送事業に対する顧客の信頼は地に落ち、2003年の貨物輸送事業の財務状況は、SNCFの営業利益の3分の1に相当する4.5億ユーロの損失を出すほど悪化していた。そこで、SNCFはその状況を打破すべく、2003年末に鉄道貨物輸送再建計画「Le Plan Fret 2004-2006」を発表した。

同計画の骨子は、鉄道貨物輸送サービス改善のための生産組織の見直し、生産性向上のための労働力の適正な配分、荷主への提供サービスの改善

による信頼性を確保し、2006年度に収支均衡を図る、というものであった。

なお、同計画には、当初、フランス政府から8億ユーロの補助金が交付されることとなっていたが、EUでは加盟国政府が特定の輸送事業者に対して補助金を交付することは、EU域内の公正な競争を阻害することになるとして、EUの運輸委員会の特別な承認が必要とされている。そのため、EUによる同計画への承認、すなわち8億ユーロの補助金交付の承認と引き換えに、SNCFは2007年1月に予定されていたEU加盟国内の鉄道貨物輸送の完全自由化より9カ月間前倒しして、2006年3月末に国内鉄道貨物輸送の自由化を実施することとなった。最終的に、同計画には、SNCFおよびフランス政府から3年間で総額21億ユーロの補助金が交付された。

## (3) 「Le Plan Fret 2004-2006」の 低迷と2007年の増加

21億ユーロという多大な補助金を投資したものの、SNCFの鉄道貨物輸送量は、表1に示したとおり、著しい増加にはつながらなかった。2006年の貨物事業の収益は66.9億ユーロで対前年比3.7%

増となったが、2.3億ユーロの損失となり、経常損失は2倍(2005年は1.2億ユーロの損失)となってしまった。

そこでSNCFは、2007年初めから新たに、顧客の信頼性を回復させるための計画に着手した。2007年1月にEU加盟国すべてで国内鉄道貨物輸送が自由化されたことを受け、SNCFの競争力を高めるために、SNCFの貨物鉄道事業部門でも顧客満足度の向上と利用の増加を目指した新しい営業施策やサービスの展開を積極的に進めていくこととした。その積極的な活動の成果により、2007年の貨物輸送量は、2000年以降続いていた減少から一転増加に転じた。また、貨物事業の収益も77.3億ユーロ(対前年比15.5%増)、経常損失は1.9億ユーロ(対前年比26.0%増)と改善された。

#### (4) 2008年の貨物輸送事業の成果

2008年10月に、SNCFは2012年を目標年次とする事業計画(マニフェスト)「Destination 2012」を策定した。この事業計画において、旅客輸送および貨物輸送に関する10項目の新施策が掲げられ、貨物輸送事業の目標として、「世界で第5位の地位を獲得する」ことが目標に据えられた。そのうち、貨物輸送に関する施策は3項目あり、①貨物用線路の混雑緩和のために、国およびRFFに対して、2010年までに5,000万ユーロの融資と緊急プログラムを提案すること、②2008年から短距離貨物輸送事業者(Opérateurs Ferroviaires de Proximité, 以下OFP)に対して2,000万ユーロを援助すること、③2009年からはフランス国内で、2012年からはヨーロッパ全土で、フランス郵政公社と共同で高速列車を用いた郵便・小包輸送を開始すること、となっている。

2008年の貨物輸送事業部門は、子会社の活用により、トラック輸送(31%)、鉄道輸送(28%)、海上・河川輸送(16%)、航空輸送(10%)を組み合わせた

複合貨物輸送サービスを国際的に展開してきた。2008年の収益は、80.3億ユーロ(対前年比5.3%増)、営業利益は2.7億ユーロ(対前年比4.3%増)と前年度を上回る成果をあげた。この成果の主たる要因は、輸送量の増加よりも、国際的な物流グループまたは各国の物流事業者の買収によるところが大きい。

2008年1月には、2002年以降、貨物輸送事業者として重要なパートナーであったドイツのRohde and Lisenfeld(R&L)グループの株式を100%取得した。R&Lグループは、国際的な海上貨物輸送事業者である。また、同年4月には、イギリスの海上貨物輸送事業者であるOughtred & Harrison LTDを買収し、同年5月末にはドイツのImport Transport Logistic(ITL)グループの子会社であるTransports Logistique Partenairesを通じて、株式の75%を取得し、議決権を得た。そして、同年7月末には、国際的な物流事業者であるGeodisグループの株式を100%取得し、子会社化した。

Geodisグループの買収により、SNCFの貨物輸送事業部門は、2007年までの「Transport & Logistique」から「SNCF Geodis」と改称した。この改称にも表れているように、SNCFの貨物輸送戦略において、国際貨物輸送を重点的に発展させていくことに注力する意識が感じられる。

さらに、買収以外にも、国際的な物流ネットワークの強化を目指して、Fret Europe UKを通じたイギリスでの貨物鉄道輸送免許を、ITL polskaを通じたポーランドでの貨物鉄道輸送免許を取得し、その活躍の場をフランス国内から国際的な舞台へ広げようとしている。

これらの活動によって、「Destination 2012」の目標として掲げていた、世界で第5位の貨物鉄道事業者としての地位の獲得は、2008年度早々に果たされることとなった。

なお、2009年以降のSNCFの貨物輸送事業にお

ける戦略は、①国際的専門物流活動基盤の強化、②ヨーロッパ全体での鉄道貨物輸送事業の積極的な展開、③適切な手法によるトラック貨物輸送の改善、④革新的かつ多様なソリューションの提供による SNCF の地位の確立、⑤資産管理の展開、の5つを掲げている。

## 4. フランス政府による鉄道貨物輸送 インフラ整備計画

フランス政府は、2009年9月16日に、温暖化対策の一環として、また景気対策の一環として、2020年までに鉄道貨物輸送インフラ整備に70億ユーロを投資する方針を公表した。また、同月23日には、SNCF の意思決定機関である管理委員会 (Conseil d'Administration) にて、SNCF も10億ユーロの投資を実施することが承認された。

### (1) インフラ整備計画の目標

本計画での最終的な目標は、2022年の貨物輸送において、トラック輸送・航空輸送以外の鉄道輸送および河川輸送のシェアを14% (2007年時点) から25%にまで引き上げることである。そのため、特に国際輸送、長距離輸送、アルプス山脈およびピレネー山脈越えのすべてのトラック輸送に対して、組織的に代替輸送手段を提供することが重要と考えたのである。

まず、トラック・航空以外の交通機関での貨物輸送シェアを2012年までに貨物市場全体の17.5%とするため、輸送量を現行から25%増加させる必要がある。この目標の達成のためには、何よりも鉄道貨物輸送市場の回復が重要と位置づけられている。具体的な輸送量の内訳は、鉄道輸送で85%、河川輸送で15%を確保することによって達成できると考えられている。

鉄道貨物輸送部門においては、危険品輸送の分

野で特に競争力を持つ、大量工業品の輸送で地歩を固め、強化していかなければならない。競争力のある施設の整備とその運営事業者を一体的に配置することがこの目標達成につながると考えられている。そして、道路輸送の大半を鉄道輸送に転移させることが目標となっている。

### (2) 計画の経緯—— グルネル会議との関係

そもそも、本計画の背景には、2008年4月にフランス政府が公表した「環境グルネル基本法案」がある。

フランスのサルコジ大統領は、大統領立候補の際に「持続可能な発展」を公約の一つに掲げており、当選後はその実現を目指した中央政府組織の再編など、環境政策に力を注いできた。その一環として、2007年10月に、中央・地方政府のみならず、環境問題の専門家、経営者団体、労働組合など多様な立場の代表が多数参加した環境グルネル会議が開催された。同会議では、地球の環境保全や温暖化防止を目的とする具体的措置について交通・輸送、住宅・建築、農業、廃棄物など各分野について議論がなされた。ここで議論され決定した内容を中心に取りまとめたものが「環境グルネル基本法案」である。

環境グルネル基本法案における交通・輸送分野に関する目標は、1990年時点から20%増加した温室効果ガスの排出を2020年までに20%削減し、1990年と同等のレベルとすることであった。そのため政府が掲げた方針は「旅客・貨物輸送の双方において、モーダルシフトの実現を最優先事項とする」ことであった。具体的な計画として、貨物輸送分野においては、国内を走行するトラックに対して、「走行距離に応じて課税される新税の導入」、また鉄道貨物輸送については、「輸送の促進やインフラ整備」、水運については、「沿岸輸送の強化およびセーヌ・ノール運河の整備」が掲げられた。

しかしながら、この法案においては、財源に関する規定は一切なく、国による費用負担についても明確な規定のある部分は少なかった。

## 5. 具体的な鉄道貨物インフラ整備計画の内容

環境グルネル法案の決定を踏まえ、以下のとおり、鉄道貨物輸送の具体的な改善計画が発表された。なお、これら8つのプロジェクトの実現時期は2010年から2015年を目標としており、SNCFの貨物事業における収支均衡を3年後に果たすことを目指している(図4)。

- ① 定時運行を目指したトラック輸送専用路線(autoroute ferroviaire)の整備
- ② 複合貨物輸送(インターモーダル輸送)の促進
- ③ 地方および港湾輸送を担う短距離貨物輸送事業者の創設
- ④ 空港間的高速貨物輸送の推進
- ⑤ 貨物専用線路への改良
- ⑥ 隘路における線路容量の解消
- ⑦ 鉄道による港湾連絡輸送の促進
- ⑧ 運送事業者への提供サービスの改善

### (1) 定時運行を目指したトラック輸送専用路線(autoroute ferroviaire)の整備

まず、第一にトラック輸送専用路線の整備計画である。トラック輸送専用路線とは、従来大型トラックで高速道路輸送を行っていたものを、建設・整備したトラック専用の高速線路を用いて、荷物を積んだ大型トラックをそのまま列車に乗せて高速輸送するための路線のことである。

この整備計画では、トラック輸送専用線路を4線区整備することとしている。まず、既存線区となるルクセンブルク〜ベルピニャン間について、片道分の運行本数/週を6本から12本に倍加させ

る。さらに2010年には、運行本数/日を4時間に1本と大幅に増加させ、2015年までに10往復/日を提供することを目標としている。2線区目のアルプス線では、2010年にモン・スニ(Mont Ceni)トンネルでも大型トラックを積んだ車両の運行を可能にするために、アイトン〜オルバサーノ間のゲージの荷重を強化する工事を実施し、リヨン〜トリノ間を10往復/日運行することを目標としている。

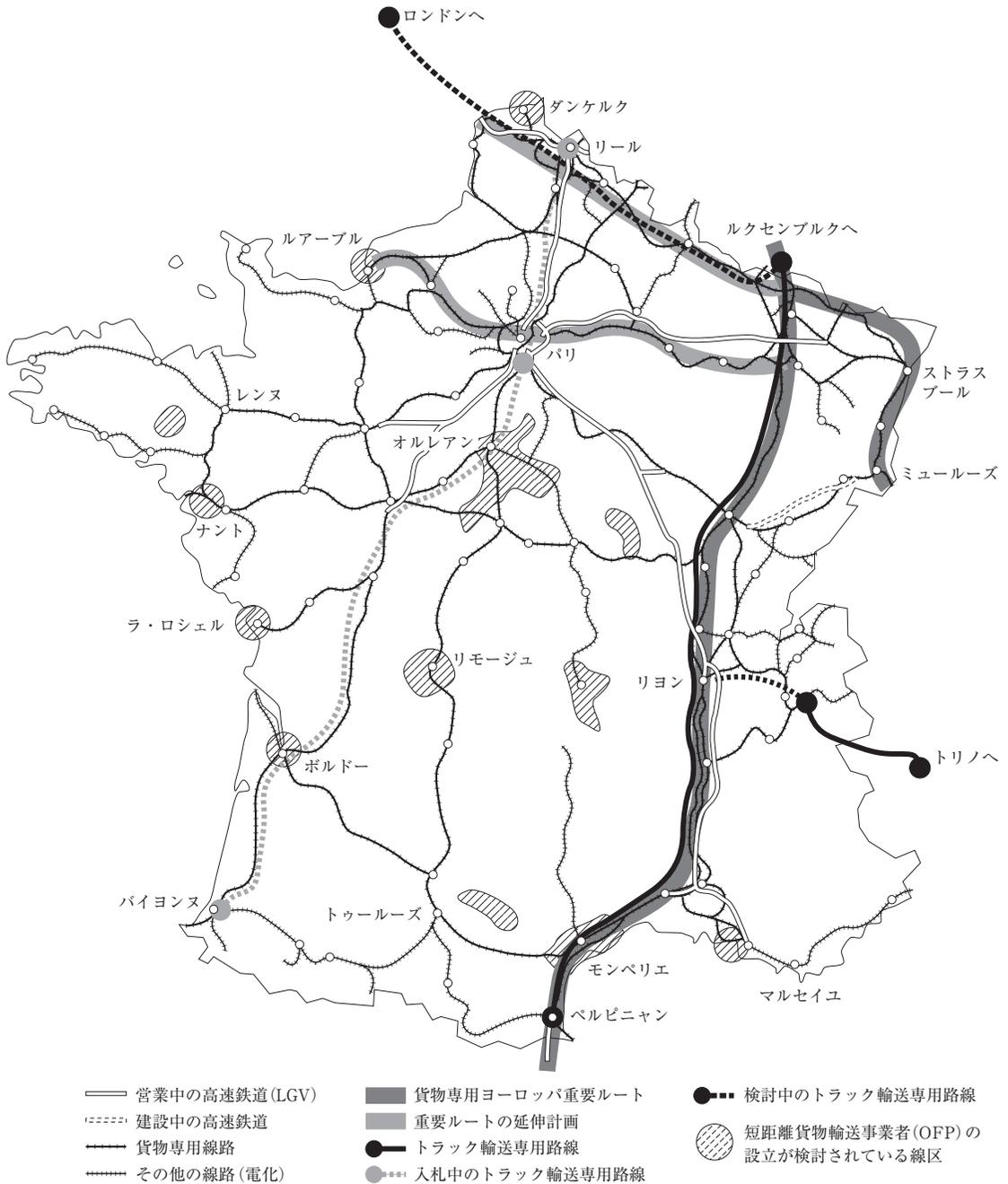
ノール・パ・ド・カレ圏〜アキテーヌ圏間に建設が予定されているトラック輸送専用路線(大西洋線)では、1日当たりの運行本数を4本もしくは5本として、2011年の開業を見込んでいる。なお運行事業者は、2009年5月に開始された協議の結果を受けて任命される。また、4本目の線区として、2012年にリール〜トリノ間を、そして最終的にはロンドン〜トリノ間の運行を実現させるために、既存のアルプス線につながるリヨンからのルートも計画されている(表2)。

この施策の実行により、政府は2020年までに、年間トラック50万台を鉄道利用に移行させ、年間45万トンのCO<sub>2</sub>排出量削減を目指している。

### (2) 複合貨物輸送(インターモーダル輸送)の促進

2つ目の計画は、2020年までに水運(海上および河川)や鉄道など複数の交通機関を組み合わせることで輸送を行う複合貨物輸送による輸送量を2倍にすることである。そのために、①政府は道路輸送から鉄道輸送へ交通機関を変更させた場合に与えるインセンティブ補助金を30%引き上げること、②リール〜ベルピニャン間の複合貨物輸送量を重点的に増加させること、③2011年にパリ〜マルセイユ間で1編成当たり1,000mの列車の運行を開始することを計画している(表3)。この施策の実行により、政府は2020年までに、年間トラック50万台

図4 貨物鉄道ネットワーク開発計画(2009年9月)



出典：参考文献 [11]

を鉄道利用に移行させ、年間62万トンのCO<sub>2</sub>排出量削減を目指している。

### (3) 地方および港湾輸送を担う OFP の創設

3つ目の計画は、地方および後述する港湾連絡

表2 トラック輸送専用路線整備計画スケジュール

時期	項目
～2009年末	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リヨン～トリノのアルプス山脈越えのトラック輸送専用路線について、フランス～イタリア間で入札を開始</li> <li>・ルクセンブルク～ベルギー間のトラック輸送専用路線のシャトル便の運行頻度を倍化(=1週間の運行本数を6本から12本へ)</li> <li>・SNCFによるマルチモーダル車両(貨車)入札を開始</li> </ul>
2010年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルクセンブルク～ベルギー間のトラック輸送専用路線の運行本数を1.5倍に増加(=4時間ごとに運行)</li> <li>・アルプス山脈越えのトラック輸送専用路線にて、大量の大型トラック輸送を実現するため、モン・スニトンネルの荷重強化工事の終了</li> <li>・大西洋線のトラック輸送専用路線の入札手続きの続行</li> </ul>
2011年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アルプス山脈越えのトラック輸送専用路線のシャトル運行を1.5倍に増加(=2時間ごとに運行)</li> <li>・大西洋線のトラック輸送専用路線の運行開始</li> </ul>

表3 複合貨物輸送の促進スケジュール

時期	項目
～2009年末	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フランス国内における初の複合貨物輸送事業者を、SNCFを中心に設立</li> <li>・リール～ベルギー幹線において、複合輸送列車を1.5倍に増加(=1週間に12本運行)</li> <li>・複合輸送の利用に対する費用援助の増加を実施(=1回の積み替えに対する援助を12ユーロから15.6ユーロに増加)</li> </ul>
2011年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パリ～マルセイユ間で、1編成当たり1,000mの列車導入</li> </ul>

の鉄道貨物輸送促進を目的としたOFPを設立するというものである。2009年末までに短距離輸送を担う3事業者を設立し、事業を開始させることとしている。また、2010年にはメディ・ピレネー圏およびラングドック・ルシヨン圏での運行開始も計画している(表4)。

なお、閑散線区においては、地方事業者とOFPとの共同運行を推進するために年間800万ユーロの費用を投資し、技術的な支援も行うこととする。

表4 OFPの創設スケジュール

時期	項目
～2009年末	<ul style="list-style-type: none"> <li>・OFP3社を設立</li> <li>・OFPの組織形態および鉄道事業規制に関する法律の公布</li> </ul>
2010年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・メディ・ピレネー圏およびラングドック・ルシヨン圏においてOFPの設立</li> </ul>

表5 空港間高速貨物輸送の整備計画スケジュール

時期	項目
～2009年末	<ul style="list-style-type: none"> <li>・SNCFを中心に、高速貨物輸送を行うフランス企業連合(コンソーシアム)を設立</li> </ul>
2010年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速貨物輸送車両(TGV貨物専用貨車)を発注</li> <li>・シャルル・ド・ゴール空港およびサンテグジュペリ空港の鉄道ターミナル改良のための調査実施</li> </ul>
2015年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・営業開始(車両等が準備でき次第、2015年より前に開業予定)</li> </ul>

#### (4) 空港間の高速貨物輸送の推進

4つ目の計画内容は、2009年末までにSNCFを含むコンソーシアム(企業連合)を立ち上げ、空港間の高速貨物輸送の推進に着手することである。2010年内に30億ユーロ分の車両を発注し、遅くとも2015年(もしくはそれよりも早い時期)に運行を開始する予定である。政府は、シャルル・ド・ゴール空港とリヨン・サンテグジュペリ空港に17億ユーロを投資し、高速貨物専用線およびプラットフォームの整備を行う(表5)。この計画の実行による期待成果は、年間トラック10万台および航空機1,000機分の輸送貨物を鉄道輸送に移行させることである。それにより、政府は排出されるCO<sub>2</sub>が年間15万トン削減されると予測している。

#### (5) 貨物専用線路への改良

既存の幹線線区を貨物輸送専用線に転用すべく、投資を実施する(表6)。この改良により、効率の改善、近代化によるインフラの安全性レベルの向上、運行本数の増加などの実現が期待されている。

表6 貨物専用線の整備計画スケジュール

時 期	項 目
～2009年末	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線網の強度に関する調査の開始</li> <li>・セルコー～ジソール線の現実化に関する調査実施</li> <li>・貨物専用線の電化に関する調査実施</li> </ul>
2010年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物専用線の強度向上のための第一期工事着手(特にIPCS)</li> <li>・プレス線の電化容量の強化</li> </ul>

表7 ボトルネック解消計画スケジュール

時 期	項 目
～2009年末	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ニーム～モンペリエ間のバイパスの入札開始(営業開始は2016年予定)</li> <li>・リヨン都市圏のバイパス(CFAL)北部分の計画策定のための簡易調査への政府の承認(営業開始は2019年予定)</li> <li>・CFAL 南部分の予備調査の政府の承認(営業開始は2020年予定)</li> </ul>
2010年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ニーム～モンペリエ間のバイパス建設について、PPP方式の契約の調印</li> <li>・CFAL北部分について、公益事業宣言の事前アンケートの開始</li> </ul>
2015年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ニーム～モンペリエ間のバイパス着工</li> <li>・CFAL北部分の公益事業宣言</li> </ul>

## (6) 隘路における線路容量の解消

6つ目の計画は、貨物輸送の発展を阻害する線路のボトルネックを解消するための計画である(表7)。投資額は約45億ユーロとなっている。建設費用16億ユーロのニーム～モンペリエ間のバイパス(総延長71km)は、2016年までに開業させることを目標としており、今年中に入札が行われる。また、2019～2020年頃に開業を予定しているリヨン都市圏の貨物専用バイパス建設に向け、年内には予備調査の承認も下りることとなっている。

## (7) 鉄道による港湾連絡輸送の促進

港湾で取り扱う貨物の鉄道輸送量を増加させるために、2010年にマルチモーダル・ターミナルが着工されるラ・ロシエル港およびルアーブル港に、港湾鉄道輸送事業者を設立し、作業を開始する。

表8 港湾連絡鉄道の整備計画スケジュール

時 期	項 目
～2009年末	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルアーブル港およびラ・ロシエル港の港湾鉄道輸送事業者の設立</li> </ul>
2010年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2012年の営業開始を目指して、ルアーブル港のマルチモーダル輸送用の倉庫(操車場)の着工</li> <li>・港湾貨物輸送の強化のために、大海港ごとにOFPを設立</li> </ul>

表9 港湾連絡鉄道の整備計画スケジュール

時 期	項 目
～2009年末	<ul style="list-style-type: none"> <li>・RFF内部に、顧客向けサービス部門を創設</li> </ul>
2010年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・RFFと顧客間の品質協定の締結</li> <li>・トラック輸送専用路線における定時性の保証</li> </ul>

また、同様にナント、マルセイユ、ダンケルクなどでも前述のOFPを設立して、大海港からの鉄道貨物輸送の強化を推進する(表8)。最終的には、現行ではトラック輸送が92%を占める港湾からの貨物輸送において、鉄道輸送によるシェアを2倍に増加させることを目標としている。

## (8) 運送事業者への提供サービスの改善

8つ目の計画は、顧客である荷送人に対する提供サービス基準の改善である。これは、顧客向けサービス部門を設置するRFFとともに実施する計画となっている。トラック輸送専用路線利用において、事前に設定された定時性などのサービスに関する品質保証基準について、RFFとその顧客(すなわち鉄道輸送事業者)間で、品質水準を規定した契約が2010年から締結される(表9)。なお、このサービス内容には、ソフト的な品質基準だけではなく、必要に応じたネットワークの修繕などの改良工事の実施も含まれている。

## 6. 計画に対する世論・労働組合の反応

前述したとおり、鉄道貨物インフラ整備計画は、

投資額も計画内容も壮大な規模の計画である。施設や設備などのハード面については、国家予算から十分な費用が確保できたため、計画の実現に向けて順調に進むと考えられるものの、労働組合および世論は、最終目標とする「トラック・航空輸送以外の鉄道および河川輸送のシェアを14% (2007年時点) から25%にまで引き上げる」こと、ならびに3年後のSNCF貨物事業の収支均衡は厳しいのではないかと見ている。

その理由として、フランスの主要労働組合では2つの理由を挙げている。

まず1点目は、政府および地方自治体が、「新しい自動車専用道路におけるトラック輸送の推進」という今回の計画に矛盾した政策を打ち出したことである。すなわち、今回の計画はインフラそのものを整備するだけにとどまり、トラック・航空輸送から鉄道輸送への移行によるシェアの向上や、それによるCO<sub>2</sub>排出削減などの効果は残せないのではないかと、との意見が強調されている。

また、2点目としては、今回の計画によるSNCF職員の6,000人近い配置転換や、新システム導入に伴う再教育など、労働組合側との数多くの協議および交渉が必要となることから、導入・整備されたシステムや設備を生かせることができるのかという点で非常に懐疑的である。さらには、計画の一部にある「複合貨物輸送の促進」の実現に当たって、SNCFが担う鉄道貨物輸送の一部を、SNCFの子会社であるトラック輸送事業者に委託させることで、SNCFおよび子会社の利益を拡大させ、民営化の準備を進めるのではないかと懸念も生じている。すなわち、商工的公施設 (Etablissement public industriel et commercial) と呼ばれる公共企業体であるSNCFが完全民営化されることによって、多数のSNCF職員の解雇につながるのではないかと雇用面の不安を危惧する声も多く、ますます労働組合側との交渉が難航する可能性が見

られる。

国家予算枠が確保されるという前例のない形で決まった今回のインフラ整備計画は、上記のような課題を抱えている。政府およびSNCFがこのような課題をどのように克服し、鉄道貨物輸送の復活による景気回復および温暖化対策を踏まえた目標実現に向けて計画を実行に移して行くのか、今後の動向が注目される場所である。

#### [参考文献]

- [1] Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF), Rapports annuel (各年).
- [2] SNCF, Rapports financiers (各年).
- [3] La vie du Rail 誌 (各号).
- [4] Ville & Transport 誌 (各号).
- [5] 財自治体国際化協会 (2008) 『フランスにおける諸問題への取組み』.
- [6] 独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構 (2007) 『フランス大統領が発表した新たな環境政策 (環境グルネル懇談会)』.
- [7] 久保広正 (2008) 「EU 拡大と物流の変化」, 『海運』 (2008年6月号).
- [8] 有森幸雄, 渡辺正博 (2009) 「独・仏・伊3カ国高速新線における貨物輸送の状況」, 『JARTS』 (2009年夏号).
- [9] フランス国鉄ホームページ  
[http://www.sncf.com/fr\\_FR/flash/](http://www.sncf.com/fr_FR/flash/)
- [10] フランス鉄道線路公社ホームページ  
<http://www.rff.fr/fr>
- [11] エコロジー・エネルギー・持続可能開発省ホームページ  
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/>
- [12] 外務省ホームページ  
<http://www.mofa.go.jp/mofaj/index.html>