

〔研究員の視点〕

TGV建設・運行が抱える問題

運輸調査局主任研究員 萩原 隆子

※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました

フランスの新幹線 TGV は、開業以来、フランス国鉄 (SNCF) の「金のなる木」として実績を上げてきた。しかしながら、近年、TGV 輸送量の停滞や収益率の低下など、看過できない状況を招いている。さらに、ひっ迫する国の財政やフランス鉄道線路公社 (RFF) の債務の増加などから、TGV 新線の建設費をねん出することも難しくなっている。

このような状況を受けて、2014 年 10 月に会計検査院 (Cour des comptes) が TGV の建設・運行に対して苦言を呈するとともに、TGV の再生に向けた勧告を公表した。本稿では、TGV を取り巻く環境とその抱える問題、そして会計検査院の勧告内容について紹介する。

年々低下する TGV の収益性

＝伸び悩む輸送量と増大し続ける経費

フランス国内の TGV 路線は全 8 路線、総延長キロ 2202 キロ、輸送実績は 540 億人キロ (2012 年末、フランス運輸省公表データ) である。開業以来、輸送量は右肩上がり伸び続けてきたが、2008 年以降は頭打ちとなっている。フランスの鉄道雑誌 La Vie du Rail 誌によれば、会計検査院が調査の対象とした TGV 6 路線 (南東線、大西洋線、北ヨーロッパ線、相互連絡線、ローヌ・アルプ線、地

中海線) のうち、TGV 南東線以外の 5 路線では、開業前の予測に比べて、実際の輸送量は平均 24% 減となっている。会計検査院は、TGV の輸送量が伸び悩んでいる理由の一つに、TGV の本来の目的であり強みである速達性が確保されていないことを挙げている。その背景には、停車駅が 230 駅と多過ぎること、運行路線の約 40% が高速専用線ではなく在来線を運行することがある。

その結果、比較的正規運賃で利用することが多いビジネス利用者が全体の 3 分の 1 にとどまることとなり、輸送量のみならず収入の減少につながっていると考えられる。なお、輸送量の伸び悩み以前の問題として、需要予測が過大に想定されているという点も否めない。

しかしながら、輸送量および収入が伸び悩む一方で、TGV 運行にかかる費用は年々増加を続けている。会計検査院によれば、線路使用料は年平均 8.5% 増 (2007 ~ 2013 年)、その他運行費用 (エネルギー、賃金、税金等) は年平均 6.2% 増 (2002 ~ 2009 年) と、その影響は決して小さくない。

その結果、TGV の収益性は年々低下し、SNCF 総売上高に占める TGV の粗利益がピークの 2008 年は 29% であったのに対し、2013 年には 12% と半減以下となっている。

“TGV建設ありき”の計画策定

このような問題を抱えている状況において、会計検査院では、以下の5つの条件を満たせる場合のみ、TGV建設・運行が有意義であると考えている。

- ① 大規模都市間を結ぶこと
- ② TGVで1時間半～3時間以内で移動できる距離であること
- ③ 速達性確保のために、中間停車駅を極力設けないこと
- ④ 運行本数が多数設定できることと利用率が高いこと
- ⑤ TGV以外の交通機関（在来線、バス、飛行機、自動車）とスムーズに接続できること

しかしながら、今までのTGV建設決定までのプロセスにおいては、TGVの建設が本当に有意義であるのかといった観点が看過されていた可能性が否めない。従来、TGV建設の可否を判断する一つの基準として行われてきた社会・経済的収益性評価についても、会計検査院は、さまざまなバイアスによって結果的に冷静かつ公平な判断がなされていない可能性を指摘した。たとえば、TGV開業後の輸送量および時間短縮効果に関する予測が不適切かつ過大評価されたこと、TGVが開通する地方の関係者がその実現に向けて計画推進を強く先導してしまうこと、資金調達に関しては地方自治体に頼ることを前提に、めどが立たないうちにTGV建設を決定することなどである。すなわち、“TGV建設ありき”での判断が先行していた状況であり、それが現在、TGVが苦境に追いやられている一因であるとの認識を示した。

新線建設における財源の不足

さらに、現在進行中のTGV建設計画についても大きな問題を抱えている。それは建設にかかる財源の不足である。建設主体となるRFFはフランスの鉄道ネットワーク管理者であり、またTGVの建設主体であるが、旧国鉄時代から引き継いだ膨大な負債を抱えており、新線建設における資金調達が難しい状況である。さらに、フランス交通インフラ資金調達機構（AFITF）においても、財源として見込んでいた環境税（3.5トン以上のトラックを対象に、対象道路での走行距離に応じて課金。当初は2014年1月より導入予定）が延期されたことにより、調達資金の財源の当てがなくなってしまった。そのため、既に延伸・新設が決定しているTGV計画の調達資金の財源すら、いまだ確保されていない。

会計検査院が勧告するTGV建設・運行基準

このように、既設TGVの運行においても、またTGVの延伸・新設計画においても多くの課題を抱えているTGVの建設・運行に対して、会計検査院はTGVの再生を図るための勧告を公表した。

まず、既設TGVに対する勧告としては、①輸送量の増加を目的とした速達性向上のための停車駅および路線の見直し②TGVと他の交通機関との効率的な利用を目的とした他の交通機関との連携の充実化および競争条件の公平性の担保③TGVの実績評価を行うための透明性確保を目的とした路線別輸送量の公表など、TGVの優位性を公平に判断し、かつ的確に利用することを推進する内容である。そして、今後のTGV延伸・新設に対する勧告としては①新設・延伸ありきにならないための公平な予備調査の実施条件の見直し

②これ以上の債務拡大阻止を目的とした建設の必要性の判断と建設資金の確保③既存ネットワークの維持・管理を最優先とした財源の確保など、フランスの鉄道ネットワークのあるべき姿を念頭に置いた上での、TGV 延伸・新設の必要性を冷静に判断することを求めるものである。

おわりに

会計検査院からの勧告を受けてまもなく、SNCF 総裁のギヨーム・ペピィ氏は、仏

Figaro 紙のインタビューに対し、2013 年 4 月から運行を開始した格安 TGV「Ouigo」で運行費用を既存 TGV 比 42%減とした実績を引き合いに出した上で、「今後 3 年間で、TGV の運行費用の 13%削減を目指す」と、意欲的に改善に取り組む姿勢を見せた。2015 年 1 月から、SNCF と RFF の再統合による鉄道システムの変更というフランス鉄道業界の大きな変革の中で、どのように TGV の再生を図っていくのか、SNCF は正念場を迎えている。