

〔研究員の視点〕

新たな局面を迎えるフランスの都市間鉄道輸送の変遷

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

フランス国内の全国鉄道は、フランス国有鉄道グループの鉄道運営・運行を担う子会社である SNCF Mobilités（以下、SNCF）が運行している。SNCF が運行している鉄道の種類は、高速鉄道（TGV）、地域圏鉄道（TER）、そして都市間鉄道（Intercités）の三区分に大別される。

前述の通り、三者ともに運行主体は SNCF であるが、TGV と TER および都市間鉄道では、運行に関する決定権限者は異なっている。TGV は、運行主体である SNCF が輸送サービス内容（運行本数や割引運賃等）の決定権限も有しているが、TER に関しては地域圏と、都市間鉄道に関しては国と輸送協定を締結しているため、地域圏や国が輸送サービス内容に関する決定権限を有し、その運行にかかる費用の補助も行っている。

都市間鉄道の輸送量は 20 年以上も減少を続けており、2015 年に国との輸送協定の更新がなされたものの、その運行・運営に対しては改善なくしてこれ以上の支援は難しい状況になっている。そこで本稿では、新たな局面を迎えた都市間鉄道の変遷と今後の動向について紹介する。

活性化を目指した国の対応

～国との輸送協定の締結～

フランスの都市間鉄道は、路線によって運行距離や性質が異なっている。観光目的での利用が主となるパリからフランス全土に放射線状に延びる長距離路線や国内を横断し地方都市同士を結ぶ長距離路線、パリへの通勤を主とした短距離路線や隣接する地域圏（州）内の都市同士を結ぶ短距離路線、そして一部フランス国外の都市まで延びる夜行路線など多種多様である。

都市間鉄道の輸送は、2010 年までは TGV と同様に SNCF が決定権限者であり、運行主体であった。しかし、モータリゼーションの拡大、TGV の建設・延伸や競合輸送機関である長距離バスの一部規制緩和の影響により、輸送量は年々減少の一途を辿っており、1990 年には 328 億人キロであった輸送量が、2010 年には 87 億人キロと約 4 分の 1 程度まで縮小した。

それに伴い、都市間鉄道の赤字額が拡大し、運行主体である SNCF の経営を圧迫し続けた。そのため、2010 年 12 月に、運行距離帯および運行時間帯に関わらず、都市間鉄道全体を「国土の均衡ある発展のための列車」（trains d'équilibre du territoire = TET）と位置付け、国が都市間鉄道の輸送に関する

決定権限を有する主体として、SNCF と 3 年間の輸送協定（後に 5 年間に延長）を締結した。

輸送協定においては、輸送サービスの品質維持・向上を目的とした輸送サービス内容の決定および評価制度（ボーナス・ペナルティシステム）の導入のみならず、運行経費の赤字分の補てんおよび平均使用年数が 30 年を超えている車両更新のための投資を行うこととなった。

具体的には、年間 2 億 1000 万ユーロを運行費用の赤字分の補てんに充てるために支援することとなった。その財源は、① SNCF から徴収した鉄道事業者の業績にかかる税② TGV の売上額に応じた国土連帯税③高速道路運営会社からの国土改良税の 3 点であり、①および②で 1 億 7500 万ユーロを、③で 3500 万ユーロを調達するものであった。さらに、車両更新に対しては、運行費用の赤字分の補てんとは別に総額 3 億ユーロを投資することとなった。

また、国との輸送協定を締結することで財政支援の保証を受けるとともに、SNCF 自らも路線や利用日を限定した割引運賃や、インターネット限定販売の割引運賃など、利用者にとって魅力的な低価格運賃を販売することによって、利用者数の増加を図った。

困窮する輸送実績と公的機関からの改善要求

国との輸送協定による財政的な支援があったにもかかわらず、都市間鉄道の赤字額は、契約開始時（2011 年）の 2 億 1000 万ユーロから 2014 年末には 5 割近く増加し、3 億 900 万ユーロにまで膨らんだ。その一方で、運行本数の削減および運行区間の短縮・廃止が実施され、都市間鉄道全体の運行本数

は 1 割程度減少した。

このように輸送協定の間中間成果が芳しくなかったことを受けて、2015 年 2 月にはフランス会計検査院が改善勧告を、同年 5 月には、フランス政府自らも議員および専門家を交えた委員会を立ち上げ、都市間鉄道の今後のあり方に関する報告書を公表した。

両者の勧告および提案の主な内容は、以下の 4 点に集約される。

- ① 都市間鉄道の赤字額改善のために、運行主体である SNCF との間で情報共有を行い、輸送サービスの決定権限者である国が運行費用の内訳を適切に把握すること
- ② 中長距離輸送の速達性を生かせない路線の運行本数の削減やフリークエンシーの低い夜行列車の廃止を行うこと
- ③ 隣接する地域圏の都市同士を結ぶ短距離路線など一部の路線に関しては、地域圏に輸送サービスの決定権限を委譲し、TER 輸送やバス輸送への転換も含めた、より地元の需要や要望に見合ったサービスを提供すること
- ④ 都市間鉄道全体の輸送サービスの質の向上のために、老朽化した車両やインフラの刷新・改良を実施すること

また、交通利用者団体全国連盟（FNAUT）からは、SNCF のみならず民間事業者の参入が可能となるよう、競争入札制度の導入の検討についても政府へ要請が行われた。

都市間鉄道輸送の新たなスタート

前述した都市間鉄道の今後のあり方に関する報告書の内容を踏まえ、2015 年 7 月に、国は都市間鉄道の今後の再活性化計画を公表した。

研究員の視点

この再活性化計画は、

- ① SNCF と 2020 年までの輸送協定を再締結し、輸送サービスの決定権限を持つ国の権限を強化しつつ、地域圏とも密接に協力していくこと
- ② 都市間鉄道輸送に求められるニーズを踏まえたサービスを展開し、主に夜行列車の路線および運行本数の削減や新しい輸送モデルの確立を図ること
- ③ 多額の投資により、駅や車内での Wi-Fi 導入を含めた都市間鉄道輸送に供される車両やインフラの更新・改良を進めること

を定めている。

このことから、国と SNCF といった従来の関係機関だけでは都市間鉄道の存続・再生が難しいと判断し、都市間鉄道の運営・運行そのもののあり方を見直すことを前提としていることがうかがえる。

おわりに

早速、2016 年 2 月には、運輸省が夜行列車の全 8 区間中 6 区間を対象として、民間事業者の参入を許可することを決定し、参入事業者の募集を開始した。

さらに、同年 4 月には、国および SNCF から新車両の購入費およびインフラの整備費として総額 12 億ユーロ超の補助を受けることを条件として、フランス北西部に位置するノルマンディ地域圏が、2020 年より都市間鉄道 5 路線を引き継ぐことで国と合意した。

すなわち、都市間鉄道の存続・再生に向けては、引き続き国に対してインフラ改善等のための資金援助は求めるものの、地元や民間事業者の力を活用・導入する方向へと大きく舵が切られることとなった。運営・運行における新たなスキームの構築は、今後、都市間鉄道にどのような影響を及ぼすか、引き続き注視していきたい。