

過渡期を迎えたフランスの都市間鉄道輸送

はぎ わら たか こ
萩 原 隆 子*

はじめに

2016年12月、国内旅客鉄道輸送市場の自由化を規定したEU指令第4パッケージが欧州議会の本会議において採択された。それを受けて、フランスの鉄道においても、鉄道の種類（高速鉄道、都市間鉄道、地域圏鉄道）やエリア（イル・ド・フランス圏（パリ首都圏）とその他の地域圏等）によって、市場開放に向けたスケジュールや対応方が公表された。

都市間鉄道の市場開放は、①競争入札制度による運行事業者の決定、②同一路線（区間）での複数事業者による運行は禁止（1路線=1事業者）、という条件のもと、2019年12月から（2023年12月からは義務付け）実施される。

2019年1月には、従来のフランス国鉄グループ（SNCFグループ）との随意契約ではなく、上記の競争入札制度を用いて輸送事業者を選定する最初の区間として、ナント～ボルドーおよびナント～リヨンの都市間鉄道路線で実施されることが公表された。仮に、SNCFグループ以外の輸送事

業者が新規参入することとなれば、フランスの国内旅客鉄道輸送市場初めてのケースとなる。都市間鉄道はその大半の路線が不採算であり、2019年1月現在、フランス国内で毎日運行している都市間鉄道はわずか3路線のみと限られている。年間利用者は100万人未満にもかかわらず、国からの補助金は年間2,500万ユーロ以上支払われており、その運営改善が急務となっている。

そこで、本稿では減少の一途を辿るフランスの都市間鉄道輸送の変遷を整理するとともに、新たな局面を迎えた都市間鉄道輸送の最近の動向、およびEU域内の鉄道輸送市場の開放が迫る中で今後フランスの都市間鉄道輸送が直面する課題について考察することとしたい。

1. フランスの鉄道運営の概要

フランス国内を網羅する全国および地域圏の鉄道旅客輸送は、SNCFグループが独占的に運営している。列車の運行や駅の管理はSNCFグループの子会社となるSNCF Mobilitésが、線路の保守や運行管理はSNCF Réseauが担っている。

*一般財団法人交通経済研究所調査研究センター主任研究員

SNCF Mobilités が運行している鉄道の種類は、高速鉄道、都市間鉄道および地域圏鉄道の三区分に大別される。高速鉄道では、日本の新幹線に相当する高速列車（TGV）による輸送サービスが提供されており、都市間鉄道では、日本の特急列車や急行列車に相当する「国土均衡発展列車」（Trains d'équilibre du territoire：TET）と呼ばれる列車が運行している。また、地域圏鉄道は、地域圏（Région：州に相当）内の鉄道旅客輸送サービスを指し、一般的に地域圏急行輸送（Transport express régional：TER）と呼ばれている。

上記のとおり、三者の運行主体はSNCF Mobilitésであるが、運行に関する権限主体はそれぞれ異なっている。TGVについては運行主体であるSNCF Mobilitésが輸送サービス内容（運行本数や割引運賃の設定等）の決定権限を有しているが、TETに関しては国と、TERに関しては地域圏と、運行主体であるSNCF Mobilitésが輸送協定を締結している。そのため、輸送サービス内容に関する決定権限は国や地域圏が有し、その運行にかかる費用の補助においても責任を担っている。また、TETとTERについてはSNCF Mobilitésが、輸送協定において定めた輸送サービスの目標・基準を満たせない場合は、ペナルティとして権限主体への罰金が科される一方、目標・基準を一定以上満たした輸送サービスを提供した場合は、権限主体からSNCF Mobilitésへボーナスが付与される。

なお、本稿で取り上げるTETの運行に関する権限主体は国であるが、2010年まではTGVと同様、その運行に関してSNCF¹⁾が権限主体かつ運行主体であった。

現在、TETは路線によって運行距離や性質に特徴があり、概ね以下の4種類に分類できる。

- ・ 観光路線：パリから放射状に延びて主要観光地を結ぶ長距離路線
- ・ 通勤路線：主にフランス北部からパリへの通勤を目的とした短距離路線
- ・ 横断路線：パリを起点とせず、フランスを横断して地方都市間を結ぶ長距離路線
- ・ 夜行路線：主にパリを起点として、一部フランス国外の都市まで延びる長距離路線

2. 減少の一途を辿る都市間鉄道輸送

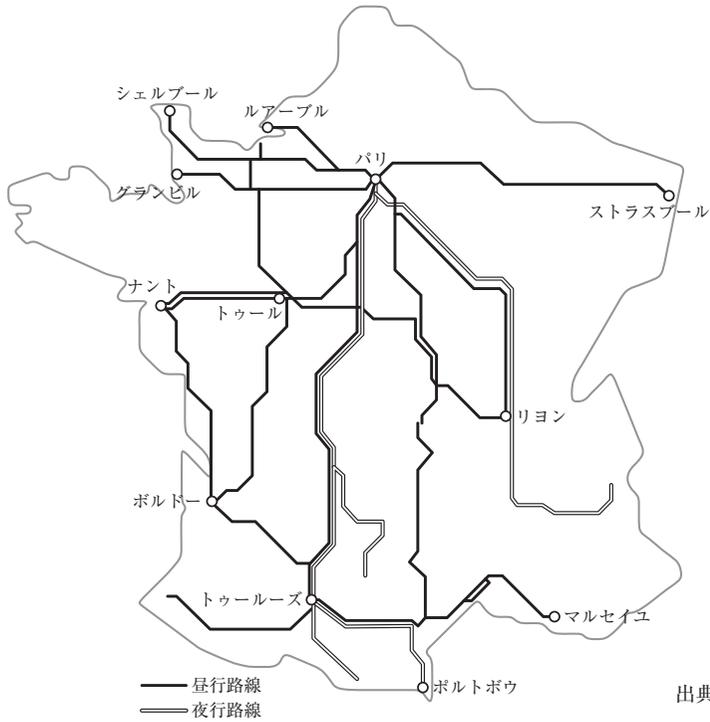
1990年以降のフランス国内の鉄道の輸送量の推移は、図1の通りである。

TGVは、1981年にTGV南東線（パリ～リヨン）の部分開業を皮切りに、TGV東ヨーロッパ線（パリ～ストラスブール）が部分開業した2007年までは右肩上がりに輸送量を伸ばしてきた。しかし、2008年以降、輸送量は伸び悩み、2016年のTGV東ヨーロッパ線全線開業、2017年のTGV南ヨーロッパ大西洋線（トゥール～ボルドー）およびTGVプルターニューペイ・ド・ラ・ロワール線（ル・マン～レンヌ）開業を経て、再び大きく輸送量を伸ばした。また、新線開業による効果のみならず、2013年に導入した格安TGV「Ouigo」の運行路線の拡大や、TGV運賃における大幅割引運賃の導入に力を入れたことも功を奏している。

一方で、TGVと同様にフランス全土を運行する都市間鉄道においては、1990年には325億人キロであった輸送量は年々減少の一途を辿り、権限主体が国に移った2010年には87億人キロと約4分の1程度にまで縮小した。翌2011年には輸送量が増加に転じたが、その後は再び減少を続け、2017年（速報値）では72億人キロとなり、地域

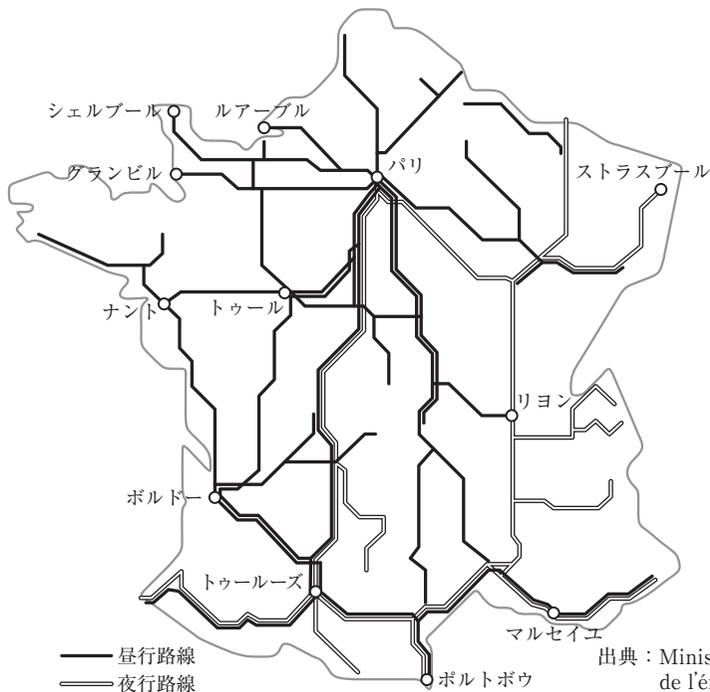
1) 現在のSNCFグループの組織体制は2015年1月1日からであり、2010年当時は列車の運行はフランス国鉄（SNCF）が、線路の管理・運営は鉄道線路公社（Réseau ferré de France：RFF）が担っていた。

図2 TET 運行路線図 (2019年1月時点)



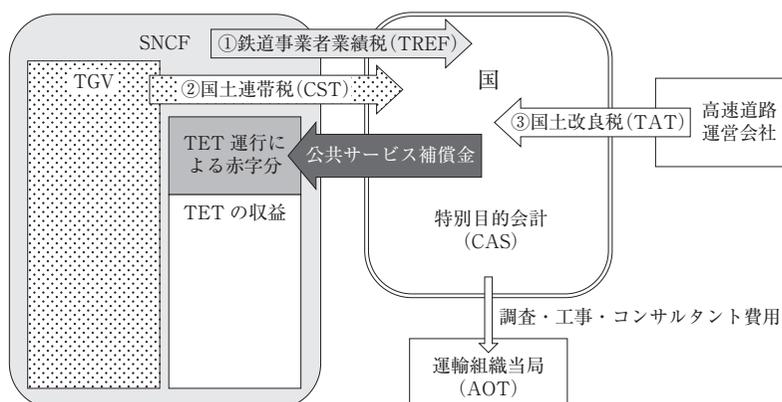
出典：oui.sncf ウェブサイト

図3 TET 運行路線図 (2015年)



出典：Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer (2016)

図4 国との輸送協定締結後のTET赤字分の補てんのための財源調達スキーム(2011年)



出典：Cour des comptes (2015) より筆者作成

を締結する運行スキームの導入を決定した。輸送協定を締結したことによって、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³⁾）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補助といった財政面でのバックアップも行われることとなった。

具体的には、運行費用の赤字分の補てんに充てるため、年間2億1,000万ユーロを支援することとなった。その財源は、図4に示した通り、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1億7,500万ユーロを、③で3,500万ユーロを調達するというものであった。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3億ユーロを補助することとなった。一方、SNCF自らも利用者数の増加を図るべく、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の販売に注力した。

つまり、赤字続きだった都市間鉄道（Corail当時）の運営に関して国との輸送協定を締結したことにより、権限主体（国）による財政面での保証が確保されるという安心感を与える一方で、運行に関する評価制度の導入による運行主体（SNCF）の事業者努力の向上を促進するという意識を植え付け、TETの財政面および運営面での改善の達成を目指した。

しかしながら、運行費用を補てんするための財源となる特別目的会計（CAS）は、そのほとんどがSNCFからの税金で成り立っている。一見すると、国からの財源的な支援を大きく受けているように見えるスキームだが、その実、輸送協定を締結する前のようにSNCF自身による内部補助がほとんどを占めるという構図は変わっていないと考えられる。

3) 国からSNCFへのボーナスは最大250万ユーロ、SNCFから国へのペナルティ（罰金）は最大150万ユーロを上限とする契約となっている。

4. 苦戦する TET の輸送状況

TET の赤字額は、国との輸送協定開始時（2011年）の2億1,000万ユーロから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、運行経費を削るべく利用者の少ない路線の運行本数の削減および運行区間の短縮・廃止を実施し、TET 全体の運行本数は1割程度減少した。その結果、輸送量は96億人キロ（2011年）から77億人キロ（2014年）となり、輸送力の減少幅より大きく2011年比で2割程度減少することとなった。

2011年から締結した国との輸送協定（5か年協定）の最終年となった2015年の輸送状況について、「TET 輸送協定の執行状況に関する報告書2015」等より具体的な輸送サービスの供給状況および利用状況を以下に示す。

(1) 輸送力の提供

運行路線数は全28路線（うち昼行路線が22路線、夜行路線が6路線）であり（路線図は図3参照）、路線エリア別の輸送協定に基づく列車運行率は、全路線（ストライキによる運休等を含む）で98.4%であった。また、定時性については、昼行路線全体では89.4%（契約目標88.0%）、夜行路線全体では89.3%（同87.0%）となった。フランスを横断する路線を運行する「大西洋・地中海エリア」では、82.8%と特に定時性が低い結果となったが、昼行および夜行ともに契約目標を上回る結果となった（エリア別の詳細は表1参照）。

(2) 利用状況

— 輸送サービスに対する質と量の評価

利用状況に関しては、輸送サービスの評価制度

表1 路線エリア別の列車運行率および定時性(2015年)

	列車運行率	定時性 ^{注)}
ノルマンディ地方エリア(全5路線)	99.4%	90.9%
パリ中部・南部エリア(全7路線)	99.5%	89.5%
北東部エリア(全5路線)	98.8%	91.0%
大西洋・地中海エリア(全5路線)	98.7%	82.8%
全昼行路線		89.4%
夜行路線(全6路線)	98.9%	89.3%
全路線(ストライキ除く)	99.2%	
全路線(ストライキ含む)	98.4%	

注) すべての運行列車のうち、遅延時分が昼行路線では10分以内、夜行路線では15分以内で運行した列車の割合を示す

出典: Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer (2015) より筆者作成

表2 「快適性」および「情報提供」に関する満足度調査結果(2015年)

	契約目標	実績
「快適性」全体	80.0%	88.9%
車内の清潔さ	80.0%	80.6%
トイレの清潔さ	65.0%	49.5%
飲食サービス	85.0%	83.7%
「平常時」の情報提供	87.0%	95.7%
「異常時」の情報提供	60.0%	62.7%

出典: Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer (2015) より筆者作成

（ボーナス・ペナルティシステム）の対象項目⁴⁾となる「快適性」および「情報提供」について、利用者による満足度調査が行われた。契約目標と実績（満足度調査結果）を比較し、その優劣により運行主体へのボーナスまたはペナルティ（罰金）の付与および金額が決定する。

快適性に関しては、「快適性全体」で88.9%と契約目標（80.0%）を上回ったが、「トイレの清潔さ」および「飲食サービス」の満足度が契約目標を下回る結果となった。特に、「トイレの清潔さ」に関しては、契約目標（65.0%）より大幅に下回る結果（49.5%）となった。一方、情報提供に関しては「平常時」「異常時」とともに契約目標を上回り（詳細は表2参照）、質的な面に対する評価は決して低くはないと言えよう。

4) 一方、輸送力の評価制度の対象項目は、「定時性」である。

しかしながら、TET 全体の輸送量は75億人キロ（前年比1.9%減）と減少した。また座席利用率は全列車平均33%（2014年実績36%）と前年と比較して下がっており、輸送量の減少に歯止めがからなかった。その結果、財務面でも、車両キロ当たりの運行にかかる補助金は6.14ユーロ/車両キロとなり、2014年の5.27ユーロ/車両キロに比べて悪化した。一方、車両キロ当たりの車両にかかる補助金は3.37ユーロ/車両キロ（2014年実績3.52ユーロ/車両キロ）となり、減価償却が進んだ結果、若干の改善を見せた。

5. 国による新たな方向性の検討

2011年の輸送協定導入以降、権限主体である国はTET輸送状況の経過を追っていたが、改善傾向が見られ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（Cour des comptes）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、TET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国による関与の深度化：国と運行主体との間でより緊密な情報共有を図り、運行費用の内訳を国が適切に把握する
- ②路線廃止や運行本数の見直し：速達性を活かさない路線の本数削減、フリークエンシーの低い夜行路線廃止
- ③地域圏への一部路線の権限委譲：隣接する地域圏の都市間を結ぶ短距離路線などを対象として地域圏に輸送サービスの決定権限を委譲することで、TER輸送やバス輸送への転換を可能にし、より地元の需要や要望に見合ったサービス提供を可能にする

④老朽化した車両やインフラの刷新・改良：

TET輸送サービスの質の向上を目的とする

上記を踏まえ、2015年7月に、国はTETの今後の再活性化計画（Feuille de route du Gouvernement pour un nouvel avenir des Trains d'Equilibre du Territoire）を公表した。この再活性化計画からは、従来の国と運行主体（SNCF Mobilités）だけではTETを存続・再生することが難しいという判断を国が下したこと、TET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、が明らかとなったと言える。

具体的な同計画の柱として、以下の3点が挙げられる。まず、1点目は「権限主体の見直し」である。2020年までの輸送協定（5か年）はSNCFと再締結し、輸送サービスの決定権限を持つ国の権限を強化するとともに、地域圏との密接な協力を求めた。そして2点目は「運行主体の見直し」である。TET輸送に求められるニーズを踏まえたサービスを展開することを目的として、新しい輸送モデルの確立を図るべく、競争入札制度の導入に踏み切った。3点目としては「車両・インフラへの重点補助」である。多額の補助金投入により、駅や車内でのWi-Fi導入を含めたTET輸送に供される車両やインフラの更新・改良を進め、1路線を除き2025年までに昼行路線用の全車両の近代化や新車両の導入を進める。つまり、TETの運営・運行のあり方として、「権限主体の見直し」および「運行主体の見直し」を図ることで国の運営費用にかかる財政的負担を減らす一方で、運行を支える車両やインフラの更新・改良に対しては引き続き国がその責任を負うことを明確化したものである。

表3 国から地域圏へ権限主体の委譲が行われる路線および委譲日

地域圏	区間	地域圏への委譲日
グラン・エスト圏	イルソン～メス	2017年1月1日
	ランス～ディジョン	
	パリ～トロワ～ベルフォール	
サントルーバル・ド・ロワール圏	パリ～モンタルジ～コーヌ～ヌベール	2018年1月1日
	パリ～オルレアン～トゥール	
	パリ～ブルジュ～モンリュソン	
オクシタン圏	クレルモン・フェラン～ニーム	
ヌーベル・アキテーヌ圏	ボルドー～ユセル	
	ボルドー～リモージュ	
	ボルドー～ラロシュル	
オ・ド・フランス圏	パリ～アミアン～ブローニュ	2019年1月1日
	パリ～サン・カンタン～モブージュ/カンブレ	
ノルマンディ圏	パリ～カーン～シェルブール	2020年1月1日
	パリ～ルーアン～ルアーブル	
	パリ～グランビル	
	カーン～ルマン～トゥール	
	パリ～エブル～セルキニー	

出典：Ministère de la Transition écologique et solidaire (2019) より筆者作成

6. 権限主体の見直し

— 地域圏への積極的な委譲

まず、「権限主体の見直し」においては、地域圏への積極的な委譲が進められている。

2016年4月に、フランス北西部に位置するノルマンディ圏が2020年より5路線の運営・運行を引き継ぐことで国と合意した。この委譲の条件として、国およびSNCFから新車両の購入費およびインフラ整備費として、総額12億ユーロ超の補助を受けることが盛り込まれた。また、2016年11月には、2017年1月（一部2018年1月）からフランス東部のグラン・エスト圏に全3路線の、2018年1月からフランス西部のヌーベル・アキテーヌ圏に全3路線の権限主体の委譲が決定した。両地域圏ともに新車両の導入や一部路線に対しては運行費用を補助することで契約されている。

ノルマンディ圏との契約を皮切りに、フランス国内全6地域圏で17路線の権限主体の委譲が決

定した（表3参照）。路線の地域圏への委譲は、2017年1月1日～2020年1月1日にかけて行われる。

7. 運行主体の見直し — 競争入札制度の導入

「運行主体の見直し」に関しては、常々、交通利用者団体全国連盟（FNAUT）から、SNCFのみならず民間の輸送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、フランス政府へ要請が行なわれていた。

(1) 夜行路線を対象とした制度導入と失敗

夜行路線の利用者は、2007年にSNCFが夜行列車用の車両の簡素化およびダウングレードを図ったことをきっかけとして、大きく減少した。その結果、「輸送量全体の3%を確保するために必要な運行費は都市間鉄道全体の25%相当」に上り、夜行列車利用者1人当たりに対する運行補

助金は100ユーロかかると言われていた。そのため、まずは夜行路線を対象に「運行主体の見直し」が図られることとなり、競争入札制度の導入が試みられた。

2016年2月にフランス運輸省が夜行列車全8路線のうち、特に利用者の少ない6路線（残り2路線は引き続きSNCFを運行主体とする）を対象として、民間事業者による入札制度の導入を決定し、その募集を開始した。入札制度の応募期限を同年5月末とし、入札候補事業者の発表および入札書類等の公示を同年7月1日に行うと発表した。しかしながら、公共交通機関の輸送事業者であるTransdev社は、応募期間が短すぎることやフランス運輸省から公表された情報（線路コンディションや近隣都市の規模・計画等を踏まえた発展可能性）の正確性に対する不安を理由に、応募に対して懐疑的なコメントを公表した。その結果、5月末までに参入を希望する事業者の応募がなかったため、6月下旬まで応募期限は延長された。結局、参入を希望する事業者が現れなかったため、同年10月以降、順次全6路線は廃止⁵⁾されることとなり、フランス全国鉄道における初めての競争入札制度によるSNCF以外の運行事業者が誕生することはなかった。

(2) EU指令の後押しを受けた競争入札制度の導入

夜行路線への入札制度の失敗から約3年を経て、2019年1月、国はナント～ボルドーおよびナント～リヨン間の昼行路線において、競争入札制度の導入を公表した。この競争入札の背景には、国とSNCFとの間で締結された輸送協定（2016-2020年）が1年後に満期を迎えること、EU指令第4

パッケージにおいて国内旅客鉄道輸送市場の自由化が規定されたことがあると考えられる。また、両路線ともに、国からの援助のもと、アルストム社製の動力分散方式のバイモード車両（電気・ディーゼル両用車両）を導入したことが功を奏し、運行本数や路線数を削減してきたTET路線の中では珍しく採算を維持している路線であることも後押ししている。現在、運行主体となっているSNCF Mobilitésは、既にこの契約に対する応札の意向を明言している。

今後のスケジュールとしては、2020年～2021年に詳細な入札書類を公示し、2022年初めに本契約を締結後、落札事業者が運行を開始する。夜行路線のケースとは異なり、新しい輸送事業者決定まで余裕を持たせたスケジュールとしているが、実際にSNCF Mobilités以外の輸送事業者が名乗りを上げるのかどうかは、いまだ未知数である。両路線の運行権を落札した事業者は、フランスの全国鉄道の運行において、初めて競争入札制度でその権限を獲得した事業者となる。

なお、フランス政府はTET輸送サービスにおける車両の近代化および更新が終わるまで（2025年を想定）は、他のTET輸送路線に関しては競争入札制度を導入する計画はないことも併せて公表した。

おわりに

SNCFによる独占運行が続いた国内旅客鉄道輸送市場への競争入札制度の導入により、フランスのTET輸送が大きく変わろうとしている。しかしながら、その変化が、フランスのTET輸送のさらなる発展を後押しできるよう定着させるため

5) フランス南部のオクシタン圏と国との共同出資契約により、新たにトゥールーズ～セルバール～ボルトボウ（スペインの都市）間の夜行路線を、曜日および期間限定で運行している。

には、解決しなければならない課題がある。

まず1点目の課題は、「運行補助財源や運行スキームの見直し」である。現在、特別目的会計（CAS）からの公的補助金が投入されているが、その財源のほとんどは SNCF から徴収された税金で賄われている。今後は SNCF 以外の輸送事業者が運行主体となる可能性もあることから、いつまでも SNCF から徴収された税金を当てにできるかどうか、また、そのようにすべきかどうかの整理が必要である。さらに、運行主体が変わっても、結局、従来と変わらない多額の公的補助金が必要となるようでは競争入札制度の導入の意義は半減する。そのため、公的補助にのみ頼る運行スキームからの脱却も求められる。

2点目としては、「複数地域圏との調整」である。地域圏内で輸送が完結するため、各地域圏単独の意向でダイヤやサービスを決定できる TER と異なり、複数の地域圏をまたがる TET の運行には、他の地域圏との調整が必要となる。しかし、複数地域圏の意向・意見が対立することも大いに考えられ、より TET が利用しにくいダイヤやサービスになってしまう可能性も否めない。その結果、利用者がさらに減少し、TET 輸送を維持するためにより多くの補助金が必要となったり、参入しても採算性が見込めなくなったりすることから、「新規事業者の参入不在」という3点目の課題も浮上してくる。EU 指令の後押しもあり、競争入札制度を導入したにもかかわらず、新規参入を望む事業者が現れなければ、SNCF が引き続き運行主体となる可能性は高く、TET 輸送における改善は期待できない。

一部路線の権限主体を地域圏に委譲したものの、上記の課題を踏まえ、TET のスムーズな運行や新規事業者の参入を促進するという観点においては、国の関与は引き続き維持・強化していく必要

があると考えられる。国や地域圏、そして運行事業者がそれぞれ過渡期を迎えた TET 輸送の今後について、引き続きその動向を注視していきたい。

【参考資料】

- ・萩原隆子 (2016) 「新たな局面を迎えるフランスの都市間鉄道輸送の変遷」『交通新聞』, 2016年5月24日付
- ・Comité central d'entreprise de la SNCF (2015) "LES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE, ILS SONT ESSENTIELS"
- ・Cour des comptes (2014) "Rapport particulier : Les trains d'équilibre du territoire"
- ・Cour des comptes (2015) "Le rapport public annuel 2015"
- ・La Vie du Rail (2016a) "Trains de nuit. Transdev critique vertement l'appel au privé" 2016年4月22日号, p. 15
- ・La Vie du Rail (2016b) "Normandie. La région hérite des Intercités" 2016年5月20日号, p. 6
- ・La Vie du Rail (2019) "Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon. L'ouverture à la concurrence au départ" 2019年1月25日号, pp. 6-7
- ・Ministère de la Transition écologique et solidaire (2017) "Les comptes des transports en 2017 Annexes F-Transport de voyageurs"
- ・Ministère de la Transition écologique et solidaire (2019) ウェブサイト (<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/>)
- ・Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (2014) "CONVENTION RELATIVE A L'EXPLOITATION DES TRAINS D'EQUILIBRE DU TERRITOIRE (TET) 2011-2014"
- ・Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (2015) "Feuille de route du Gouvernement pour un nouvel avenir des Trains d'Equilibre du Territoire"
- ・Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer (2016) "Rapport d'exécution de la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire Année 2015"
- ・oui.sncf ウェブサイト (<https://en.oui.sncf/fr/>)