

〔研究員の視点〕

環境保護とともに進むポストコロナの交通政策

交通経済研究所主任研究員 萩原 隆子

※本記事は、『交通新聞』（2020年9月29日付）に執筆したものを転載いたしました

新型コロナによるフランスの累計感染者数は28万人近くに上り、死者数は3万人を超えている（8月末時点）。フランス政府は感染拡大防止のために3月17日より厳格な外出禁止（ロックダウン）を実施した。

フランス全土で検問が実施され、違反した場合には反則金等が科された。テレワークが不可能なエッセンシャルワーカーの通勤、遠隔診療が不可能な通院、食料品等の必要不可欠な買い物、近所でのジョギングや散歩等の外出については例外的に認められたが、特例外出証明書の所持が義務付けられた。

5月11日、6月2日と段階的な緩和を経て、6月15日にフランス全土でロックダウンが解除され、再び自由な外出・移動が可能となった。

ロックダウンでTGVの運行本数は9割減に

ロックダウン期間真っただ中の4月、フランス国鉄（SNCF）グループの運行サービスは、日本とは大きく異なり、最小限の提供にとどまった。

終電時間は22時に繰り上げられ、運行本

数はTGVが通常時の7%、地域圏鉄道（注1）が16%、パリ圏内の鉄道（Transilien＝トランシリアン）が34%に削減された。

ロックダウン解除後の6月末時点の運行本数はTGVで通常時の70%、地域圏鉄道で87%、パリ圏内の鉄道（Transilien）で98%まで回復した。貨物の輸送本数は4月には通常時の70%を、6月末には85%を維持した。

その結果、ロックダウン中の4月の地域圏鉄道輸送量（旅客人キロベース）は前年同月比6%、ロックダウン解除後の6月は同55%、同様に4月のTGV輸送量（旅客数ベース）は同5%、6月は同41%にとどまった。

SNCFグループの公表によれば、新型コロナによる運行および利用減の影響は、約39億ユーロ（約4,875億円）に上り、2020年度上半期（1～6月）までのSNCFグループ全体の売上高は141億ユーロ（約1兆7,625億円、前年同期比21%減）となった（注2）。

〔注1〕パリ圏を除く。

〔注2〕SNCFグループの年金改革に対するストライキ（1月）による影響も含まれる。

運賃割引による需要喚起

ロックダウン解除後、SNCF は目前に迫っていたバカンス利用を促進するために、TGV 等長距離列車を対象とした販売期間限定の格安運賃、地域圏鉄道においてはその利用の 4 割を占める若者（12～25 歳）限定の割引運賃やヘビーユーザー向けの大幅割引の実施等に踏み切った。

また、8 月末までは変更およびキャンセルにかかる手数料はすべて無料とすることで、感染拡大状況が見えない中での予約しやすさへも配慮した。このような積極的な運賃施策もあり、バカンス期間の予約は 2,000 万人（前年度は 2,500 万人）まで回復した。

バカンス終了後に、SNCF は特にビジネス旅客・通勤旅客向けの運賃施策に力を入れ、在宅勤務者を対象とした特別な運賃体系や、より使い勝手のいいビジネス利用商品の開発を計画している。

また、定期外旅客に対しても都市間バスやライドシェア等のグループ企業を活用した鉄道にこだわらないマルチモーダルな輸送商品も検討している。

第 2 波を見据えた車内の感染予防

一方、ハード面においては、日本の鉄道事業者と同様、空調装置を通した外気の取り込みとドアの開閉等による車内の換気、駅や車内の清掃と消毒の強化、ソーシャルディスタンスを喚起させるための音声アナウンスやフロアマーキング等を実施している。

また、日本とは異なる制度として、「駅・車内でのマスク着用義務化」が挙げられる。

従来、フランスでは公共の場でマスクをつける習慣がなかったが、違反者には 135 ユーロ（約 17,000 円）の罰金が科される。ま

たバカンス期間限定で「サーマルカメラ（非接触体温測定機器）による検温結果の個人端末への提供実験（bornes santé = ボルヌ・サンテ）」が、パリ市内の 3 駅で行われた。

日本の一部の駅でも実施されている検温と大きく異なる点は、旅客の個人端末に各人の測定結果が送信されることである。

今回は実験という位置づけであったため、参加・不参加は個人の自由で強制力はなかったが、測定結果によって乗車を変更またはキャンセルする場合は手数料なしで対応した。SNCF によると、この実験の目的は第 2 波が発生した際にフランス政府からの要請に応えられるよう、準備を進めておくことであるとしている。

危機への対処、そしてその先を見通したフランスの交通政策

事業者である SNCF が利用回復に向けた努力をする一方で、政府は貨物列車が支払う線路使用料の無料化および補填を決定した。また、SNCF への追加の財政支援策についてもその内容や金額について、年内を目途に調整を行っている。

その一方で政府は、新型コロナウイルスによる SNCF の減収補填と並行して環境保護の観点から、鉄道の維持・利用促進を後押しするかなのような政策判断を行っている。具体的には、総額 40 億ユーロ（約 5,000 億円）に上る鉄道への財政支援計画である。

同計画は、旅客および貨物線路の補修・更新がメインとなるが、他に夜行列車の新設、輸送密度の低い地方路線への財政支援等の実施を含んでいる。

さらに、エールフランス KLM 航空に対して 70 億ユーロ（約 8,750 億円）を融資する

研究員の視点

条件として、鉄道との競合路線の廃止を打ち出した。鉄道で2時間半以内に移動できる路線を廃止対象路線の候補に挙げている。

また、ロックダウン期間中にパリの深刻な大気汚染が大幅に改善したことを受け、自転車利用の推進を目的とした自動車道の自転車専用レーンへの転換、自転車の修理や電動自転車の購入に充てるため、6,000万ユーロ（約75億円）の補助金投入も決定した。

これらの政策から読み取れるのは、政府の

交通分野に対する環境政策が広角的であり、また鉄道利用だけにこだわらないその柔軟さには学ぶべき点があるということではなかろうか。

新型コロナがもたらした交通の危機に対し、フランス政府は事業の継続性の確保という点で素早い対応を行いながら、これまで進めてきた「環境に配慮したフランスの交通」の実現に向け、政策の再構築に取り組み始めている。