

〔研究員の視点〕

コロナ禍の経営支援～日仏のあきらかな違い

交通経済研究所主任研究員 萩原 隆子

※本記事は、『交通新聞』（2022年5月26日付）に執筆したものを転載いたしました

コロナ禍で揺れる鉄道経営

コロナによる経済活動の制限を余儀なくされてきた我が国においても、3年ぶりに移動制限のないGWを迎えることができ、少しずつだが先の明かりが見えてきた。しかし、経済回復の足並みは「K字回復」の言葉が示すように明暗くっきりと分かれており、コロナ禍に依然として苦しんでいる企業の代表が、鉄道や航空、旅行会社である。

JR旅客6社全体のコロナ前（2019年度）とコロナ禍（2020年度）の売上高を比較すると約44%減、営業利益は全社赤字に転落した。しかしながら、鉄道事業者への支援はほとんど顧みられていない。そこには、「利用者」と「事業者」のみを交通の当事者としてとらえ、事業者サービスの監視のみを行政の役割と限定してきた我が国の考え方が反映されているように思われる。

フランスにおける鉄道支援の現状

一方、我が国と対照的な事例として、フランス政府の対応を眺めてみよう。フランスでもコロナ禍は鉄道を窮地に追い込んだ。SNCF（フランス国鉄）の輸送量（人キロ）はパンデミックの前後（2019年度と2020年度）で4割程度減少し、売上高では約15%減、営業利益は約37億ユーロ（約5180億円）の減収減益となった。

しかし、政府の支援という点で日仏は大きく異なり、フランスでは鉄道事業者への支援

が手厚い。EUからの400億ユーロ（約5.6兆円）の支援も含めた1000億ユーロ（約14兆円）に上る景気刺激策の中で、交通分野に対する支援額は総額84億8000万ユーロ（約1.2兆円）、うち鉄道関連施策は半分以上を占める47億ユーロ（約6580億円）となっている。47億ユーロのうち、政府からSNCFに対して増資された40.5億ユーロ（約5670億円）は、既存線路の補修・更新や幹線への接続線の整備のために、2021～2023年にかけて支援基金を通じてインフラおよび駅の管理を担う子会社へ支払われる。残りの6.5億ユーロ（約910億円）は、貨物鉄道線路の刷新、輸送密度の低い地方路線への財政支援、夜行列車（2路線）の運行再開を目的として、2021～2028年にかけてSNCF、前述の子会社および地方自治体（地方鉄道の権限主体）に追加的に配分される。

フランスの鉄道支援はなぜ手厚いのか

なぜ、フランスでは鉄道に対して手厚い公的支援が速やかに実行されるのか。その根幹にある考え方は次の3つである。第一に、国内交通基本法（LOTI法）に定める「交通権の保障」、続いてそのための「財源の確保」、最後に「環境政策上の配慮」である。

まず1点目について、交通権は、国内交通基本法（1982年制定）において「すべての人の移動する権利」「交通手段選択の自由」等と定義された。交通権を確立した背景には、

交通弱者対策、過当競争および地域経済の停滞による運輸事業者の収支不均衡、それに伴う不十分な輸送サービスの提供等の問題があった。これらの問題を解決するべく、当時の政府は、交通弱者を含めた利用者の移動ニーズを満たす、社会的に最適な交通システムを構築するために、つまり「交通権の保障」の実現のために、公共交通機関の中でも鉄道を中心とした総合交通政策を策定し、鉄道支援に重点的に取り組んできた。

そして2点目に、そのような鉄道優遇システムを実現するための「財源の確保」がある。前述したようなEUからの財政的支援と併せて、国内の鉄道、水運、港湾、道路整備に関わる資金調達機構であるフランス交通インフラ資金調達庁（AFIT France）による財源確保スキームが確立されている。同庁は、航空や道路輸送など鉄道と競合する輸送機関からの税收を鉄道整備の特定財源としているのである。

3点目に、近年では特に「環境政策上の配慮」が重視されている。2019年12月にEUが公表した欧州グリーンディール政策が後押ししているように、脱炭素を中心とした環境改善において鉄道が果たす役割へ寄せる期待も大きい。同時期にフランス国内で制定されたモビリティ基本法（LOM法）は、国内交通基本法制定から約40年を経て、鉄道を中心とした公共交通機関だけでなく徒歩や自転車等も含めたモビリティ全体を対象にした法律である。同法において「2030年までに温室効果ガスの排出量を1990年比37.5%削減」という目標が明文化されたが、前述した夜行列車の運行再開も同法の計画に含まれている。さらに、2021年8月にフランスで制定された気候変動対策・レジリエンス強

化法においては、鉄道を用いて2時間半以内に移動できる都市間の航空路線の就航の禁止が盛り込まれ（一方で、事業存続や環境負荷の少ない航空機の開発・利用のためにエールフランス航空は70億ユーロ（約9800億円）の融資を受ける）、財政的な支援だけでなく環境政策の観点からも鉄道推進の姿勢が顕著である。

すなわち、交通政策、財源確保、環境政策の3点から、鉄道を支援・保護する重層的な制度や仕組みが成立していることがフランスの強みである。

コロナ禍を我が国事業者支援見直すきっかけに

翻って、日本の状況を見てみると、鉄道事業者が対象となる補助制度は限られている。具体的には、安全性の向上に資する設備の更新（ただし地方路線に限定）や主にインバウンド旅行者を意識した移動の利便性向上・利用環境の改善を目的としたもの等である。

既にコロナにより、都市圏での通勤・通学、出張・観光での長距離利用から得られる運賃収入により地方路線を維持すること、すなわち内部補助が維持できなくなっている現状において、いつまでも事業者が単独で生き残りかけた施策を展開する今までと同じスキームでの鉄道運営は持続可能性に欠けるのではないだろうか。また、環境への配慮においては国の違いはなく、2050年カーボンニュートラルの実現を目指す我が国においても、公的支援のあり方について検討すべきではないだろうか。フランスと日本とでは事情が異なる部分もあるものの、フランスのように総合交通政策の中でそれぞれの交通機関の位置付けを定め、それに基づく財政的および法的支援スキームを検討することから得られる示唆はあると考えられる。