

〔研究員の視点〕

燃料価格高騰下での支援強化から見えるフランスの交通政策

交通経済研究所主任研究員 萩原 隆子

※本記事は『交通新聞』（2023年9月25日付）に執筆したものを転載いたしました

続く燃料価格の高騰へのフランス政府の対応

2021年後半以降、コロナ禍からの急激な経済回復による世界的なエネルギー需要の高まりや、2022年2月に始まったロシアによるウクライナ侵略によって、エネルギー価格の高騰が続いている。フランスにおいてもエネルギー価格の高騰は家計のひっ迫を引き起こすだけでなく、企業活動にも多大な影響を与えている。

そのため、フランス政府は家庭向け救済策として燃料割引（ガス・電力価格の凍結や上昇率の制限）、複数回にわたる低所得者層への給付金の支給を、企業向け救済策として企業規模（従業員数や年間売上高）や契約電力量等に応じた燃料価格の補てんを実施している。フランスは日本と同様、減税ではなく燃料割引を選択した。当初は、燃料課税自体の引き下げが検討されたものの、環境負荷が高いエネルギーを減税することは環境政策に相反すると判断され、割引が採用されることとなった。

道路輸送を対象とした支援

一般家庭や企業向けの救済策が実施されると同時に、フランスでは交通分野への支援策として、①バス・タクシー・トラック等の道路輸送事業者に特化した補助、②電気自動車（EV）や自転車等の普及・利用促進の取組みが進められた。

前者の支援策①については、ウクライナ侵略が及ぼす影響からの経済・社会回復計画（2022年3月）において、車種に応じた助成金の交付やエネルギー費用への追加補助金、

ガソリンや軽油等の購入に係るエネルギー製品内国消費税（TICPE）の一部還付の前倒しを組み込まれた。

環境に配慮した交通機関の利用促進を後押し

加えて、フランスではこの機に乗じて、後者の支援策②が加速した。もちろん、フランスに限らずEU各国でEV等の低公害車や自転車の普及・利用促進に向けた取組みは見られるが、燃料価格高騰下での支援策の一つとして、フランスでは他国よりも積極的に取り組んでいると考えられる。

具体的には、自動車に関しては、従来のガソリン車やディーゼル車といった環境負荷の高い自動車からEVやプラグインハイブリッド車（PHEV）等の低公害車への買い替え時の補助金に加えて、ゼロ金利ローン適用の実証実験やEV等の低公害車にかかる保険料の免除額の引き上げが行われた。

自転車利用に対しても、2022年7月に公布された総額200億ユーロ（約3兆1,600億円※）となる緊急家計支援法の中で、自転車通勤者への燃料手当（通勤距離や世帯構成に応じて100～300ユーロ）の支給が規定されたうえに、翌月には普通自転車・電動自転車の購入補助金の上限の引き上げが実施された。さらに、2023年5月には国・地方自治体からの支出による総額60億ユーロをかけた①自転車専用レーンの拡充、②自転車購入の支援補助金の延長・拡充、③自転車産業の育成を柱とする「自転車利用振興計画2023－2027」が発表された。2019年に策定され

研究員の視点

たモビリティ基本法の中で定めた自転車利用の拡大の実現のため、脱炭素化に向けて自動車の代替として自転車利用を促進するとともに、自転車産業のエコシステム強化を目指す。

なぜ鉄道への支援は行われなかったのか

ここまで見てきたように、フランス政府からの交通分野への補助・支援策は、ガソリン等の燃料消費量の多い道路輸送や、環境に配慮したEVや自転車等が対象であり、鉄道を対象とした補助制度は実施されていない。

実際、電化率が約60%（2021年時点）のフランス国鉄（SNCF）では、2022年の動力費は8億1,600万ユーロ（2021年は5億2,800万ユーロ）となり、営業費用全体に占める割合は5.2%であった。これは、2021年の動力費と比べると54.5%増の大幅増となり、燃料価格の高騰が大きく響いていることが分かる。それにもかかわらず、鉄道事業者への補助・支援策が実現されなかったのはなぜであろうか。

その背景には3つの理由があると考えられる。まず1点目に、それだけの動力費増があったものの、SNCFの2022年決算がコロナ前の2019年決算を上回る増収増益を達成したことである。これはポストコロナによる旺盛な旅行需要の高まりが大きく後押ししていると考えられている。

2点目は、コロナ禍からの経済復興において、鉄道事業者に既に手厚い支援が行われてきたことである。2021年以降、SNCFに対しては3年間で線路の補修・更新に約41億ユーロ、8年間で地方鉄道や貨物鉄道への財政支援等が、パリ首都圏内の鉄道・バス事業者に対しては補助金交付や無利息融資（累計約20億ユーロ）が行われている。

そして、3点目としては、フランス政府が交通モードにかかわらず、目的に適合した施策に対して重点的に補助・支援を行っていく

という姿勢を貫いた結果ではないかと考えられる。とりわけ、モビリティ基本法で掲げている方針の一つである「環境に配慮したモビリティへの移行の推進」の実現のために、必要な補助・支援を優先することを選択したと推測される。

鉄道事業者の不满にもぶれない総合交通政策実現に向けた支援

その結果、鉄道事業者は自ら燃料価格の高騰分を吸収するよう運賃値上げを実施したり、SNCFにおいては観光利用よりも戻りが鈍い高速鉄道のビジネス利用を優遇した割引運賃を設定するなど、運賃収入および更なる利用者の増加を実現すべく様々な努力を継続している。また、一部の事業者や専門家からは、鉄道事業に特化した支援策が実施されなかったことに対する不満の声も上がっている。しかしながら、フランス政府は今回も、総合交通政策全体の最適解のために、それぞれの交通モードが果たす役割や位置づけを定め、必要な財政的支援スキームを構築する従来の方針に則っているのである。

翻ってわが国では、今回の燃料価格の高騰下において、鉄道に限らず交通事業者を対象に直接支援・補助する制度は打ち出されていない。地方創生臨時交付金の利用メニューの一つに地域公共交通事業者に対する支援策が含まれているものの、地方創生臨時交付金の使途は幅広く、実際の適用可否は地方自治体に委ねられる。各地方の実態に合わせた自由度の高さが魅力である反面、交通全体のあるべき姿を実現するために国がイニシアティブをとった支援策を打ち立てていくことも必要ではないだろうか。

※ 1ユーロ＝約158円（2023年8月末時点）として換算