



シリーズ「ウィズ／ポスト コロナのフランス経済の動向」第10回

フランスにおける交通の未来

こ ひ き い く み
古 曳 郁 美

外務省在フランス日本国大使館一等書記官

フランスにおけるウィズ／ポストコロナの交通を考えるには、Covid-19発生「以前」からの文脈を踏まえておく必要がある。本稿では、気候変動対策なども含め、新たな経済モデルが模索されているフランス交通事情を紹介したい。

行動様式の変容——利用者の観点から

2019年12月。東京の通勤ラッシュのように、駅員が乗客をバスに押し込む映像が報道された。時はまだ世界がCovid-19など知る前、フランスは9月末からはじまった年金改革法案に対する反対ストで、運休が相次いでいたころの話。バスや鉄道の運行本数も大幅に限定されたため、入口も出口もなく乗客がわれ先になだれ込んでいたのである。当然、マスクなど誰もしていない。密そのものだった。

ストライキが収束しつつあった翌年初め、今度はCovid-19感染拡大による移動制限となった。バスや地下鉄では、座席にも床にもシールが貼られ、ソーシャルディスタンスの徹底が求められた。2020年5月11日には、いわゆるロックダウンの段階的解除が始まり、同時に公共交通機関内でのマスク着用義務が課せられたが、あのお喋り好きのフランス人たちが慣れないマスク着用で素直に従った¹のは、被害状況を考えれば理解できることとはいえ、けっこう驚くべきことでもあった。

人々の行動変容は航空機内でも見られる。旅客同

士の接触をできる限り回避するため、降機は座席前列から順に行う。着陸後、旅客が一斉に立ち上がり、それぞれに手荷物を回収して我先にと出口へ向かうという光景は見られない。皆、自分の番が回ってくるまで座席で静かに待機している。筆者はこの様子を初めて目にした時は驚いたが、降機は以前と比べてスムーズで、快適であった。Covid-19にかかわらず継続すると良いのではないか。

移動抑制と社会機能維持

さてここからは政府のCovid-19への初期の対応について振り返っておこう。2020年3月に入り、フランス国内のCovid-19感染者数が増加し始めると間もなく、政府は飲食店の閉鎖（3月12日）、教育機関の閉鎖（同16日）、海外からの入国禁止及び国内外出入制限の導入（同17日）と次々に対策を講じた。交通分野に関しては、「人々の移動を抑制しつつ、社会機能維持に不可欠なサービスを維持すること」が対応の原則とされた。

公共交通については、移動制限の内容や利用者数の変化に応じてモード毎に運行量が調整され（表1参照）、更には、交通機関内での感染拡大を抑制するため、バス利用者は乗降時に運転者席の隣に位置する前方扉を使わないことや、タクシー運転者はCovid-19の症状があると見受けられる利用者の乗車を例外的に拒否できること等を含む期間限定の法令

¹ 2021年6月17日、感染者数・重症患者数の減少傾向を受け、政府は混雑地域を除く屋外におけるマスク着用義務を解除。



【古曳郁美氏のプロフィール】

2008年 国土交通省航空局監理部／管制保安部
 2010年 土地・水資源局土地政策課
 2011年 総合政策局政策課
 2012年 留学（パリ第一大学）
 2014年 自動車局旅客課課長補佐
 2017年 土地・建設産業局建設市場整備課課長補佐
 2019年 外務省在フランス日本国大使館一等書記官

表1 移動制限及び公共交通機関の Covid-19対策・運行率の変遷（2020年）

	3月17日～ 移動制限	5月11日～ 制限解除 第1フェーズ	6月2日～ 制限解除 第2フェーズ	6月22日～ 制限解除 第3フェーズ
	✓ 通院、通勤、食料品調達・運動等以外の移動を制限	✓ 自宅から100km圏内での移動制限の解除	✓ 100km制限の解除（国内旅行解禁）	✓ 6/15、EU域内：入国制限解除 ✓ 7/1、EU域外：段階的に入国制限解除
【対策の基本方針】	・社会機能維持に必要な運行の維持 ・衛生対策の実施 ✓ 駅・車内等の消毒 ✓ 注意喚起アナウンス ✓ 運転者と乗客の接触回避 等 ・医療従事者向けサービスの導入	・公共交通機関内での混雑回避、社会的距離確保の徹底 ✓ 運行率の最大限の引き上げ ✓ 利用者数の抑制 ➢ テレワークの最大限の継続 ➢ 組織的な時差出勤の実施 ➢ 公共交通機関の利用制限 ➢ 移動手段の分散化（自転車、自動車相乗り等） ・マスク着用義務化 ・衛生対策（消毒等）の継続・強化	（対策の左記基本方針は、公共交通機関利用制限の一部緩和を覗き、凡そ継続。）	
【運行率】	・パリ市内交通：～50%（利用者数：10%） ・長距離鉄道：7% ・飛行機：～5%	・パリ市内交通：75%～（利用者数：20%） ・長距離鉄道：30%～ ・飛行機：～5%	・パリ市内交通：～100%（利用者数：～40%） ・長距離鉄道：～100% ・飛行機：～15%	・パリ市内交通：約100% ・長距離鉄道：100% ・飛行機：～40%？

（筆者作成）

も定められた。

同時に社会機能維持の観点からは、必要物資の輸送、海外領土との接続、フランス人の本国への帰還に要する範囲での飛行機の運航が維持された他、医療従事者等の移動を支援するためのサービスが官民それぞれから提供された（表2参照）。また、飲食店の閉鎖が続くなかでの物流機能の維持のため、政府のイニシアティブにより、トラック運転者向けのトイレや食事等の休憩ポイントを示すウェブ上の地図も立ち上げられた。

2020年3月末から4月末にかけては、医療設備を整えたTGV（高速鉄道）により200名以上の重篤患者が輸送された。ヘリコプターによる輸送と比べ、

表2 医療従事者の移動を支援する輸送サービス（例：パリ市内）

鉄道	TGV 及び在来線特急を無料化
バス	市内の各病院と鉄道駅を結ぶ路線を創設
Uber	利用料金を25%引き
電動スクーター*	30分無料サービス
自転車*	30分無料サービス

※パリ市内のシェアリングサービス（Citiyscoot, Velib'）
 （筆者作成）

揺れが抑えられること、病院が所在する街の中心部までアクセスできること、一度により多くの患者を輸送できること等がメリットとして挙げられる。2015年に発生したパリ同時多発テロ事件を受け、



写真1 医療 TGV による重篤患者の搬送
出典：SNCF

TGV による重症患者の地域間輸送を想定・訓練していたことが生かされた。

以上は、基本的に2020年春のロックダウン下における状況であるが、例えば、2020年秋に再びCovid-19感染拡大防止のために夜間移動制限が導入された際には、利用者減少を受けて夜間の地下鉄・バスの運行量を絞るなど、その時々、状況に応じた柔軟な調整が継続されている。

運行事業者の業績への影響

公共交通運行事業者の2020年業績を見ると、輸送人員が大きく減少した割に、売上高の減収幅は限定的である。例えば、パリ市内の公共交通を担う RATP（パリ交通公団）について、輸送人員は前年比-43%であるのに対し、売上高は同-3.2%にとどまる。一方、日本の地下鉄や都市交通の運行事業者の状況を見ると、輸送人員と売上高はほぼ同様の割合で減少を見せている。この日仏間の違いは、公共交通運行事業者が対象とする事業の地理・契約面での多様性の有無によると考えられる。日本では大半の都市交通が私企業により運営されているのに対し、フランスではパリを含め、公的主体が、地下鉄・バス・トラム等諸々を含めた域内公共交通全体の運営・運行を、運行事業者に委託する。このため、一時的に国内公共交通の輸送人員が増減したとしても直ちに運行事業者の収入が影響を受けるものではない。また、フランスを代表する公共交通運行



写真2 公共交通機関内の混雑緩和のため自転車利用を促す広告。
公共交通運行事業者が広告主に名を連ねる。

事業者である RATP、Keolis、Transdev の3社はいずれも国外への事業展開を進めており、こうした地理的多様性も、Covid-19による業績への影響を緩和した要因の一つといえるだろう。これら3社は、今次の衛生危機下においても、国内外で公共交通の整備・運行等の新規契約の獲得を進めた。

一方、Covid-19感染拡大は、他の多くの国・地域と同様、フランスにおいても国内外の長距離移動を支える航空便や高速鉄道の経営に大きな損失をもたらした。これを受け、政府は、2020年4月及び2021年4月にエールフランスに対する計110億ユーロ規模の支援を表明するとともに、2020年9月発表の「France Relance」（以下、再興計画）では、鉄道関連予算として47億ユーロの予算を計上した。

中長期的な交通政策

(1) 従来施策の維持・拡充

上述のとおり、Covid-19感染拡大以降、移動制限に応じて公共交通の利用状況は変化し、これを受けて運行事業者は運行量・スケジュールの調整や、感染予防のためのハード・ソフト両面での対策を実施した。筆者は交通担当として日々関連情報を追っていたが、特に2020年春のロックダウンの導入と解除

の際は関連の政府発表やニュースが飛び交っており、交通の現場が目まぐるしく変化する様子が伺えた。

一方、中長期の視点で見た時に、フランスにおける交通政策の方針が Covid-19 感染拡大前後で変化したか（変更を迫られたか）というところでは無い。

2017 年の大統領選挙でマクロン政権が誕生して以降、交通分野に関しては、人々の移動の現状を取り巻く環境変化を踏まえ、1982 年制定の従来の交通法典では対応しきれない諸課題を解決するための議論が進められた。これを受けて成立したのが、「モビリティ基本法」（2019 年、以下 LOM 法）と「鉄道改革に関する法律」（2018 年）である。

LOM 法では、①日常の移動の改善（交通空白地域の解消、バリアフリー化など）、②新たな移動解決策の展開（新モビリティの利用や MaaS の促進、プラットフォーム事業の運転者・配達人の労働環境改善など）、③環境負荷の低減（自転車や EV の利用環境整備、相乗り・テレワークの推進など）の 3 つが柱とされた。また、鉄道改革に関する法律では、LOM 法と同様の日常の移動の改善及び、SNCF（フランス国鉄）の競争力強化を含む国内旅客鉄道の市場開放に向けて必要となる各種条項が盛り込まれた。いずれの法律も、議会での幾度もの修正や鉄道員による大規模なストライキに遭い、成立までの過程は一筋縄ではいかなかった。これら法律は、それほど現行制度や予算に影響を与える内容であった。

Covid-19 感染拡大後、政府は、医療の充実や産業・雇用維持のための支援を行う一方で、交通政策に関しては LOM 法等に規定された方針は維持され、むしろ環境対策についてより強く打ち出されることになった。

2020 年 4 月、ボルヌ・エコロジー転換大臣（当時）は国民議会で「経済成長と環境対策は両立す

る」と演説し、エールフランスに対しては 70 億ユーロの支援の要件として乗客 1 人／km あたりの CO₂ 排出量を 2030 年に 50% 削減（2005 年比）すること等を求めた。この際、要件達成に向けた具体策として、環境性能の高い航空機への更新、バイオ燃料の混合、国内短距離路線の廃止が挙げられている。野心的ともとれる内容であるが、これらの実現を後押しする予算が「再興計画」に盛り込まれ、法的根拠が「気候変動対策・強靱化法（loi Climat & Résilience）」に規定された。

「再興計画」は総額 1000 億ユーロ、うち 3 分の 1 が環境対策、更にこの 3 分の 1 にあたる 114 億ユーロが交通関連に充てられた。前述の鉄道や航空の他、公共交通・自動車・自転車・交通インフラを加えた関連予算が計上されている（表 3 参照）。

また、上述の「気候変動対策・強靱化法」には、航空関係の他、環境負荷のより低い車両の普及や自動車から鉄道へのモーダルシフトの促進等に係る規定が盛り込まれており（表 4 参照）、2021 年 6 月末の成立を目指して国会審議が進められている。

表 3 再興計画中の交通関連施策

- | |
|---|
| <p>①鉄道セクター支援（47 億ユーロ）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道網の更新 ・貨物鉄道・夜行列車の再開 ・バリアフリー化 等 <p>②日常の移動改善（12 億ユーロ）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄・トラムの延伸 ・自転車道の増設 等 <p>③自動車のエコロジー転換（27 億ユーロ）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エコカー購入・買換え補助金の延長 等 <p>④道路インフラの変革（5 億ユーロ）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・EV 用充電設備の拡充 ・相乗り車両等専用レーンの設置 等 <p>⑤港湾・河岸の開発（4 億ユーロ）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾のグリーン化 等 <p>⑥次世代航空機の製造（19 億ユーロ）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイオ燃料航空機の研究開発 等 |
|---|

（筆者作成）

表4 気候変動対策・強靱化法案中の交通関連規定

- ①環境負荷の低い移動手段への転換
 - ・2030年1月、環境汚染度の高い（NEDO 95 g/km以上）自動車の販売終了
 - ・環境保護の観点を踏まえた急行列車の料金設定等
- ②道路貨物輸送の最適化
 - ・重量物輸送車両のディーゼル燃料税の水準引き上げ
 - ・モーダルシフト促進のための地方税創設等
- ③航空輸送による温室効果ガス排出抑制
 - ・連帯税の引き上げ検討
 - ・TGVによる2時間半以内の移動が可能な地域間を結ぶ国内航空路線の廃止
 - ・容量拡大目的の空港整備の禁止
 - ・国内航空全路線における2024年1月時点でのカーボンオフセットの達成

（筆者作成）

（2）新たな経済モデルの模索

Covid-19対策を通じて、検討の必要性について改めて認識された課題もある。交通分野における新たな経済モデルである。

EUにおいては、加盟国が市場への影響力を有する企業に対して一定以上の資本増強策を実施しようとする場合、EU統一市場内の自由競争を歪めないことを確認するため、政府は事前にEC（欧州委員会）からの許可を得なければならない。2021年4月にフランス政府が決定したエールフランスの資本増強に際し、ECは代償としてエールフランスが有するパリ・オルリー空港の24の発着枠を放棄するよう要求した。その後のフランス政府とECとの協議により、放棄枠の数を18とすることで落ち着いたが、ジェバリ・エコロジー転換大臣付交通担当大臣は、このECとのやりとりを通じ、「欧州の交通市場においてどのような競争を望むのか」という問いが呼び

起こされた」、「我々はあまりに長期に亘りこの検討を先送りしてきた」と述べた。

フランス国内の問題としても、公共交通の経済モデルの再検討が進められている。Covid-19対策による一時的な移動の減少にとどまらず、テレワークや時差出勤の浸透による新たな移動形態をも考慮した形で、人々の日常の移動や国内経済の継続を支える公共交通を実現する新たなモデルが必要との認識によるものである。2020年10月に検討チームが立ち上げられ、2021年6月末にその検討結果がとりまとめられる予定である。

2021年5月、ジェバリ大臣は、「今次の衛生危機は、現行の経済モデルの長所と短所を激化させている。交通市場の自由化は転換期を迎えている」とし、「交通分野における競争は、それ自体が目的化している場合ではなく、ヨーロッパの人々の利益のための手段でなければならない」、「人々の期待と、是が非でも競争の障壁を撤廃したいという願望は必ずしも一致しない」、「社会的規制の強化も必要」、「加盟国とEUが協力し、新たな枠組みを作ることができると確信している」と、当地新聞に寄せた。今次の衛生危機下においても、フランスにおける、交通は公共のものという前提や、政治・経済・外交において積極的にイニシアティブをとろうとする政府の姿勢がよく表れている。

次回は、徳住書記官がフランスのエネルギー政策について紹介する。

※本稿の内容は2021年6月17日現在。筆者の個人的見解であり、所属組織の見解を示すものではない。