

フランスの鉄道貨物輸送: 鉄道が道路を追い抜くとき

2008年11月25日 – 一般道・高速道路ネットワークの慢性的な渋滞や燃料価格の高騰により、鉄道は道路に競合する貨物輸送手段となり、将来的には道路輸送を上回ることが推奨されている。2007年11月に開催された環境グルネル会議にて提出された法案は、この動きを一步前進させるもので、先の目標として、道路以外の手段で輸送される貨物の割合を2012年までに25%に増加(現在は14%)、二酸化炭素の排出量を2020年までに20%削減することを掲げている。欧州当局は旅客輸送の規制緩和に加え、EU加盟国間の国際輸送を皮切りに貨物輸送を漸進的に自由化していくことを決定した。この取り組みの一般的な背景にはフランスのビジネス環境の改善がある。

2003年から、民間事業者はフランスでのビジネスの運営を許可されている。貨物路線の運行管理はフランス鉄道線路事業公社(RFF)が行い、輸送業者に営業・安全許可を与え、研修を実施している。鉄道貨物輸送は2006年3月31日に規制緩和され、全鉄道事業者の自由な参入を保証するCRAF(鉄道監督管理委員会)が現在発足中である。民間事業者は化学製品、食品(シリアル)、バラ積み(セメント、砂利、鉄)分野等の専門輸送でも従来の国営事業者と肩を並べ、参入してきた。新規参入者は従来の事業者の子会社であることが多く、例えばDBシェンカー(ドイツ)、ユーロカーゴレイル(イギリスのイングランド・ウェールズ・スコットランド・インターナショナル(EWSI)グループの子会社)、BLSカーゴ(スイス)、CFFカーゴ(スイス国鉄の子会社)、CFLカーゴ(ルクセンブルク国鉄およびアルセロール・ミタルの子会社)、VFLI(フランス国鉄の子会社)、ヴェオリアカーゴ(ヴェオリアトランスポートの子会社)、R4C(Rail 4 Chem, ドイツ BASF)、ユーロポルト2(ユーロトンネルの子会社)などが挙げられる。これらの事業者は小口輸送市場でも事業を拡大しており、大型輸送車による貨物輸送の代替手段になっている。

コンテナ分野では、鉄道・道路混合輸送または複合一貫輸送が発達している。主要路線での車両積載量の拡大(B+)、伝統的な技術(ドイツやスイスのローリングロード(トラックを車両に乗せて運ぶシステム))やモダロール(Modalohr)(ローリーレイル(Lorry Rail))のトレーラー貨車などの新技術を利用した特殊車両の導入により、大型輸送トラックから鉄道ネットワークへの乗り継ぎが増加している。フランスの典型的な複合輸送はナビランド(Naviland)(旧 CNC)やノバトランス(Novatrans)に代表されるが、これらの技術開発に伴い、ペルピニャン・ルクセンブルク線、レッチェベルク鉄道トンネルやゴタル鉄道トンネルなどの南北に走る主要なアルプス横断トンネル(現在整備中のアルプス・ローリングロードなど北西、南東方向の線路により完成)、リヨンとモダヌの新しい入り口を複数近接して結ぶ車両限界の大きいトンネルなどのインフラ工事が行われている。また、バルセロナ・バダホス間の地域を結ぶリョントリノ鉄道トンネルは、ヨーロッパ鉄道輸送ネットワークの重要な路線である。

待機線・側線の近代化による貨物用プラットフォームの一般鉄道網への開放と、普通線路でも操業を許可された事業者(R4C、ヴェオリア、VFLI など)によるその運営の狙いは、特に港湾とその周辺地域を結ぶ新しい専用路線で、貨物交通の流れを引き寄せることである。その一例が、ル・アーブルのドックにつながる路線の近代化で、この路線はルーアンと車両限界の小さいセヌ回廊を迂回し、障害だったパリでの列車選別を免れている。

対仏投資庁(略称 AFII)

フランスへの国際投資誘致、進出企業向け支援を担当する国の機関。全世界におよぶネットワークで機能し、フランス全土の地方経済開発局との連携により、外国企業にビジネスチャンスを提供、ニーズに応じたサービスを提供している。詳細情報はウェブサイトをご参照ください。<http://www.investinfrance.org/Japan/>

詳細については、以下へお問い合わせ下さい。

在日フランス大使館 対仏投資庁 広報担当 ジェレミ・エルヴェ(Jérémy HERVÉ)

TEL: 03-5733-8208 (直通)

フランス大使館産業技術広報センター TEL: 03-3435-7455