

RAILsilience

鉄道輸送における新型コロナウイルスの経済的影響についての第一予測

2020年 7月



INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS

目次

目次	3
概要	4
1. 序文	5
1.1. UIC COVID-19タスクフォース	5
1.2. 鉄道輸送における新型コロナウイルスによる経済的損失	6
1.3. 方法	7
2. 旅客部門	9
2.1. 緩やかな回復シナリオ	9
2.1.1. 2020年（1月～12月）	10
2.1.2. 2021年（1月～12月）	12
2.2. 早急な回復シナリオ	13
2.2.1. 2020年（1月～12月）	13
2.2.2. 2021年（1月～12月）	14
2.3. 旅客部門の損失概要	15
3. 貨物部門	17
3.1 緩やかな回復シナリオ	17
3.1.1. 2020年（1月～12月）	17
3.1.2. 2021年（1月～12月）	19
3.2. 早急な回復シナリオ	21
3.2.1. 2020年（1月～12月）	21
3.2.2. 2021年（1月～12月）	23
3.3. 貨物部門の損失の概要	25
4. 経済支援	26
3.1. 短期、中期	27
3.2. 長期	28
5. 結論	30

概要

UIC COVID-19タスクフォースは、新型コロナウイルス感染拡大の鉄道部門に関する収益への影響分析を行いました。分析は、2020年5月にアンケートを介して収集されたUIC COVID-19タスクフォースメンバーによって提供されたデータ、およびタスクフォースワーキンググループによって実行された調査に基づいています。

厳格なロックダウンやその他の政府が課した制限、旅行制限およびこの歴史的かつ前例のない経済危機に伴う予想される世界的な不況のため、UICは緩やかな回復モデルに基づいた場合、旅客と貨物は2020年と2021年で最大合計1,250億ドルの収入を失うと予想し、早急な回復モデルの場合でも、つまり2021年に急速に回復した場合でも旅客と貨物で最大780億ドルの収入を失う可能性があるかと推定しています。

ウイルスがさらに拡大するかどうか、第2波、第3波が発生し、さらなる損失が発生するかどうかは不明ですが、ほとんど全ての鉄道事業者は、必要最低限を維持し、あらゆるコストを削減し運用に適応するために迅速に対策を講じています。UICメンバーは、この点に関するベストプラクティスを表明し、2月から8月の間にオンラインで閲覧可能な6つのガイダンス資料を発行したUICエクストラネットのUIC新型コロナウイルス専用ワークスペース (<https://extranet.uic.org/index.php>) で専門知識と経験を共有しました。

鉄道部門は、政府の経済対策を必要とする歴史的かつ前例のない危機に直面しています。線路使用料金の減少、VAT（付加価値税）と他の税金の減少または免除、保証貸付、全ての交通機関における公平性の担保など他のいくつかの選択肢が検討されましたが、メンバーは直接的な金銭援助についての優遇措置を表明しました。政府当局の中には、他の交通機関と競合する鉄道部門に与えられた優先順位に沿って鉄道部門をサポートする適切な経済対策を行うことをすでに表明しているところもあります。



1. 序文

1.1. UIC COVID-19タスクフォース

2020年2月、UICは、メンバー、専門家、鉄道輸送協会と協力して、コロナウイルス（新型コロナウイルス）によって引き起こされた現在の危機と鉄道輸送部門への影響に関する情報を共有および提供するために、タスクフォースを設置しました。その後まもなく、ガイダンスの必要性により、タスクフォースはいくつかの運用資料を作成するようになりました。

3月に、最初のガイダンス「Management of COVID-19 - Guidance for railway stakeholders（新型コロナウイルスの管理-鉄道関係者のためのガイダンス）」が発行され、鉄道関係者を支援し、この通信可能性に関する鉄道の特定の課題に関する信頼できる情報を提供することを目的として、潜在的な対策をまとめました。

4月には、2番目のガイダンス「Potential measures to restore confidence in rail travel following the COVID-19 pandemic（新型コロナウイルス感染拡大後の鉄道旅行の信頼を回復するための潜在的な対策）」が公開され、乗客の安心感を高めるための鉄道関係者の対策がリストされています。

5月には、3番目のガイダンス



「RAILsilience - How the rail sector fought COVID-19 during lockdowns, RAILsilience（鉄道部門がロックダウン中に新型コロナウイルスとどのように戦ったか）」が公開され、ロックダウン中の状況と流行期間中に鉄道部門が実施した対策が示されました。

新型コロナウイルスの管理
取りうる措置

新型コロナウイルスの管理
新型コロナウイルス感染拡大後の
鉄道旅行の信頼を回復するための
潜在的な対策
(2020年4月)

新型コロナウイルスの管理
鉄道部門がロックダウン中に新型コ
ロナウイルスとどのように戦ったか
(2020年5月)

6月
コロナ
に戻る



に、4つ目
ウイルス



の資料「新型
の管理 軌道

RAILsilence」が発行されました。UIC COVID-19タスクフォースのメンバーは、どうやって彼らがロックダウン後も鉄道の回復に備えて準備し続けたか、つまり、政府がサービス制限を必要とする国での再開の準備ができており、そうでない場合は、列車を利用する乗客の増加に備えています。「マスク、換気およびソーシャルディスタンス」の項目について言及している5番目の資料は、マスクの状況とその使用法を明らかにし、適切な換気の利点とソーシャルディスタンスの影響について扱っています。

新型コロナウイルスの管理
軌道に戻る RAILsilence
(2020年6月)

新型コロナウイルスの管理
RAILsilence – マスク、換気および
ソーシャルディスタンス
(2020年7月)

全てのガイダンス資料はこちらのURLからアクセス可能です: <https://uic.org/covid-19>.

1.2. 鉄道輸送における新型コロナウイルスによる経済的損失

乗員乗客を保護し、ウイルスの蔓延を抑えるために追加で行われる特別な衛生対策全てに関する運用上の調査に加えて、貨物と旅客の両方のセクターが被る経済的損失についても論点として上がりました。この文書では、新型コロナウイルス発生による鉄道部門における収益への影響想定について紹介いたします。

サービスの中断と再開はロックダウン期間中にUIC COVID-19タスクフォースのメンバーから報告されており、メンバーは国の状況に応じて定期的に活動の最新情報を提供しています。世界的には、サービスと個人の移動に対する制限に加え旅行に否定的な政府当局の助言もあり、ロックダウン中の全ての国営鉄道サービスの乗客数は約80%減少しました。国際的な鉄道旅客サービスについては、国際的な旅客国境閉鎖に伴い、全ての事業者の旅客数はほぼ100%減少しました。貨物運送については、ほとんどの事業者の平均推定損失が10～15%に達しています。

厳格なロックダウン、それに関連した旅行制限、および予想される世界的な景気後退により、UICは、2020年後半から2021年の終わりまでの期間について、次章で述べる通り、旅客部門と貨物部門において緩やかな回復と早急な回復の2つのシナリオを検討することを決定しました。

1.3. 方法

UICは、さまざまな国際機関の経済データを使用してデータベースを作成しました。ミラノ大学ビコッカ校（SPSS、STATA）により開発された経済ソフトウェアによって構築され、テストされた経済モデルは次のソースも使用しています。

- ・ 計算の主な基礎となるUIC統計ワーキンググループの一部として、UICメンバーによって定期的および年次ベースで提供される収益データ。2019年は、2020年および2021年の収益計算および損失の最初の見積りの参照年として記憶されています。
- ・ 2020年上半期に発生した収益損失の詳細を示すデータ、およびメンバーによってタスクフォースに直接提供された2021年末までの見積り。
- ・ OECDの2020年6月の展望。シングルヒットとダブルヒットを想定して2つの仮説を検討しています。¹
- ・ 欧州に関する、実質GDPへの軽度および深刻な影響に関するECB（欧州中央銀行）調査のデータ。²
- ・ 国際通貨基金と2020年4月の世界経済見通し（2020年6月の見通しが発表されており、次の推定値の更新時に考慮されます）。
- ・ 利用可能な世界銀行の世界経済の将来予測。³

この経済モデル内で、かつ毎日進化し変化している前例のない変動的な状況のために、2つのシナリオが検討されました。

緩やかな経済回復

最初のシナリオでは、今年の後半、雇用と信頼性における世界的な後退の影響をもたらす弱体化により旅行需要が弱まり、貨物輸送にも影響を与えることについて検討しています。このシナリオでは、2020年の後半と2021年にも鉄道部門の緩やかな回復が続きます。通年の旅客需要は、2019年と比較して平均で最大30%減少すると予想されますが、貨物部門は、前年比で平均最大10%の減少にとどまると予想されます。このシナリオでは、乗客の信頼度は低いままであると想定されています。これは、新型コロナウイルスの拡散のリスクが依然として高い状態での運行再開の決定によって立証される可能性があります。このシナリオによると、鉄道部門は高額の固定費が変わらずかかり、さらに鉄道車両の使用率が低いことで、簡易な保守作業やバッテリーの使用可能な充電レベルへの維持、遠隔地に度々設置されるレーキの防犯・安全面の確保などの不毛な新たなコストが発生します。

¹ <https://data.oecd.org/gdp/real-gdp-forecast.htm>

² https://www.ecb.europa.eu/pub/economic-bulletin/focus/2020/html/ecb.ebbox202003_01~767f86ae95.en.html

³ <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2020/06/08/the-global-economic-outlook-during-the-covid-19-pandemic-a-changed-world>

早急な経済回復

2番目のシナリオは、2021年の緩やかな経済回復とともに、数か月続く旅行制限後、2020年の後半も危機が継続すると想定しています。旅客収入は貨物の収益の回復（2019年の収益の数字と比べて2020年には約10%の損失）に対し、緩やかな回復と同様の速度（2020年の収益は2019年の収益の数字と比べて2020年に最大で3分の1に達する）で減少すると想定されています。このシナリオでは、深刻な不況と旅客の信頼失墜にもかかわらず、環境目的を含む政府の救済措置は、このシナリオにおける各国の回復力の違いによりその程度は異なるとしても、2021年の旅客需要をもたらすのに役立つと予想され、貨物部門が1年前と比較し平均で最大3%減少すると予想される中、2021年の通年の旅客需要は2019年と比較して平均で最大4%減少すると予想されています。

さらに、UICはメンバーから、損失または逃した収益に関するデータを直接収集・調査し、その結果得られた情報を経済モデルに直接統合しました。

UICメンバーが最新の収益の数値を提供し続けると、UIC関連データベースは更新され続け、鉄道輸送における新型コロナウイルスの経済的影響に関する最新の予測が定期的にリリースされます。

本資料では、世界の3つの地域について考察した経済的影響を説明します。

- ・ 旅客収入において最も影響を受けたアジア太平洋地域（中国、日本、韓国、インド）
- ・ ロシアを含むヨーロッパ地域、
- ・ 北アメリカ、ラテンアメリカ、中東、主にイラン、トルコ、アフリカを含むその他の地域。

この資料は、収益が低いまたは無収入で払い戻し請求が増加し悪化している状況においては厳しいキャッシュフローの状況については議論されていない点に注意することが必要です。実際に、列車が運休となったという情報を得た直後、または旅行者が列車に乗らないことを決定した直後に、膨大な数の乗客がクレジットバウチャーの代わりに現金払いを選択することがよくあります。さらに、この資料では、特定の洗浄および消毒対策や、現場およびオフィスの社員のための個人保護器具（PPE）の提供など、鉄道部門に新たな追加支出として発生した新型コロナウイルス関連のさまざまな対策の結果として被った影響についても触れていません。

2. 旅客部門

2.1. 緩やかな回復シナリオ

緩やかな回復の主な予測要因には、一部の国が引き続きロックダウンされており、国境はウイルスの蔓延を防ぐために閉鎖されたままであり、鉄道部門に大きな影響を与えるため、乗客の利用需要の大幅な減少が含まれます。さらに、顧客からの信頼がなければ、価格刺激策（例：切符の値下げ、全額払い戻し、夏季の間手数料なしでの変更など）などの鉄道運行者による商業活動を行ったとしても旅客収入は減少すると予想されます。



2.1.1. 2020年（1月～12月）

収益については、2020年前半には360億ドルを超える損失が見込まれており、影響は少ないとはいえ減少は後半まで続き、すなわち2020年の後半には約230億ドルの収益が失われ、2020年には600億ドル近くになります（図1）。

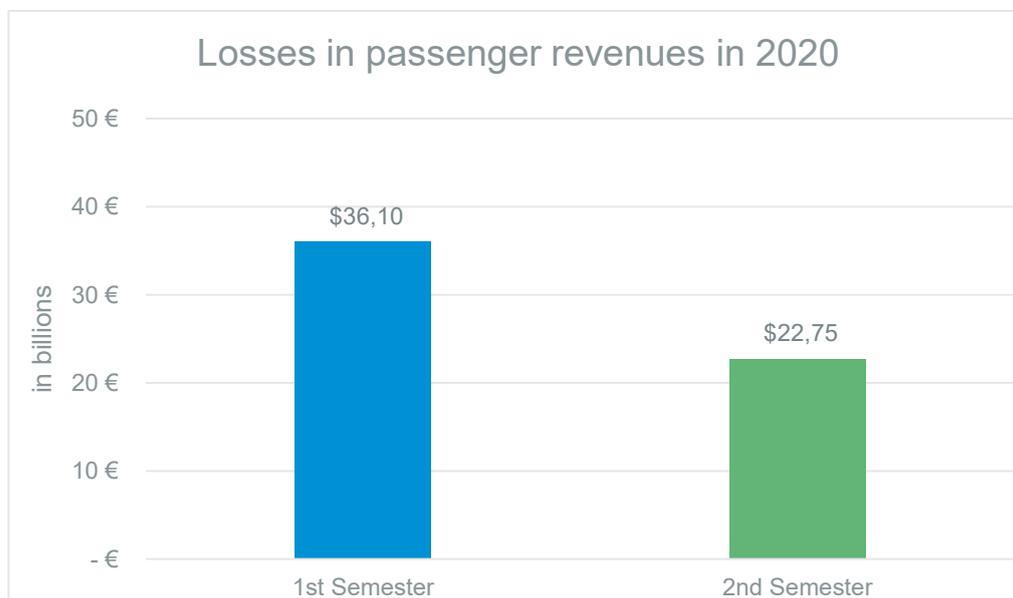


図1 2020年の旅客収入の損失（全地域合算）

失われた収益を地域別に分類すると、いくつかの違いが見られます（図2）。新型コロナウイルスの危機の影響を感じた最初の地域であるアジアは、2020年前半に200億ドルを超える損失を出しましたが、回復も最初でした。アジアでの損失の急速な減少は、中国の最近のデータに反映されているように、収益の面で旅客部門の重要な役割を果たしている中国の早急な回復に牽引されています。ヨーロッパを含む旅行の段階的な再開により、下半期の回復が加速し、損失は2020年前半の150億ドルから110億ドルに減少しました。

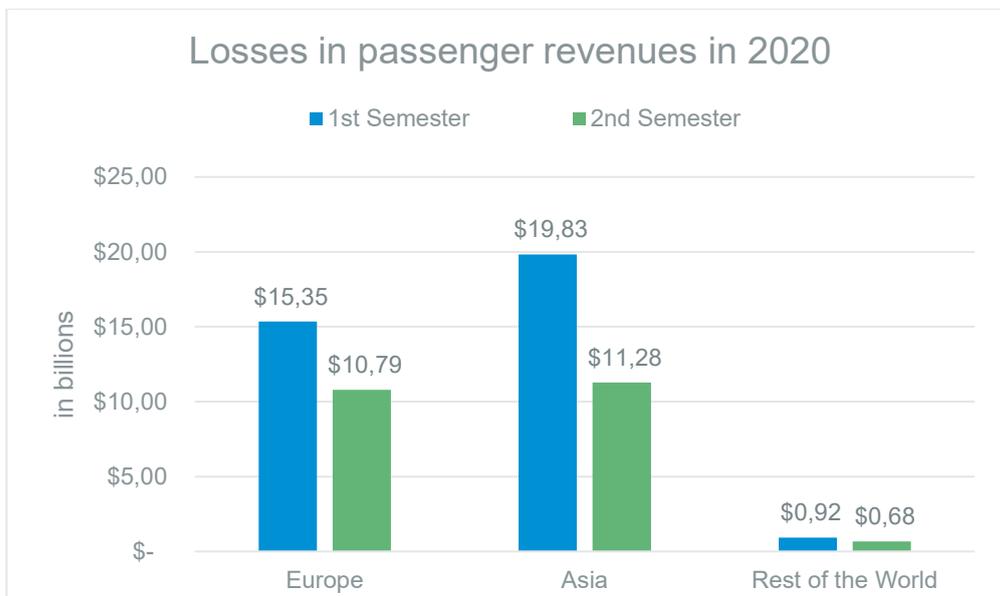


図2:2020年地域別旅客鉄道の損失 (緩やかな回復の場合)

上記のように、このシナリオでは全ての地域で損失が発生しますが、逃した収益の主な部分、もともと旅客鉄道市場が活発であるアジアとヨーロッパです。実際、図3は、損失の53%がアジアで発生し、44%がヨーロッパで発生していることを示しています。世界の他の地域では、旅客鉄道は鉄道市場でそれほど大きな役割を果たしていないため、損失はそれほど大きくありません。

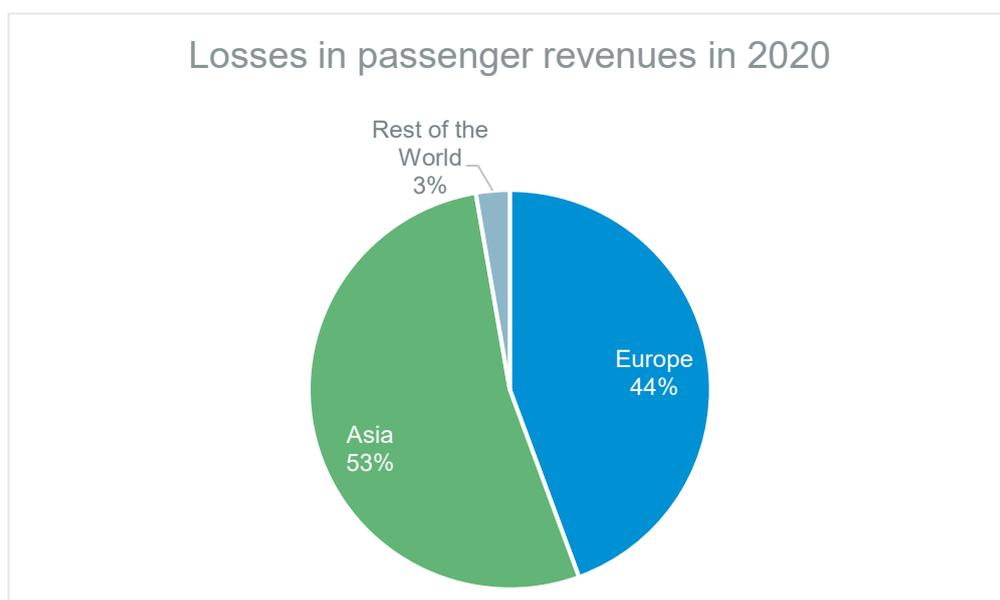


図3:2020年旅客鉄道の損失 (地域別の割合) 緩やかな回復の場合

世界的に、2020年の旅客損失総額は600億ドルと推定されており、この緩やかな回復は2021年の旅客事業者の事業に引き続き影響を与えます。

2.1.2. 2021年（1月～12月）

2021年に移行すると、図4に示すように、損失の見積りは約220億ドルになります。

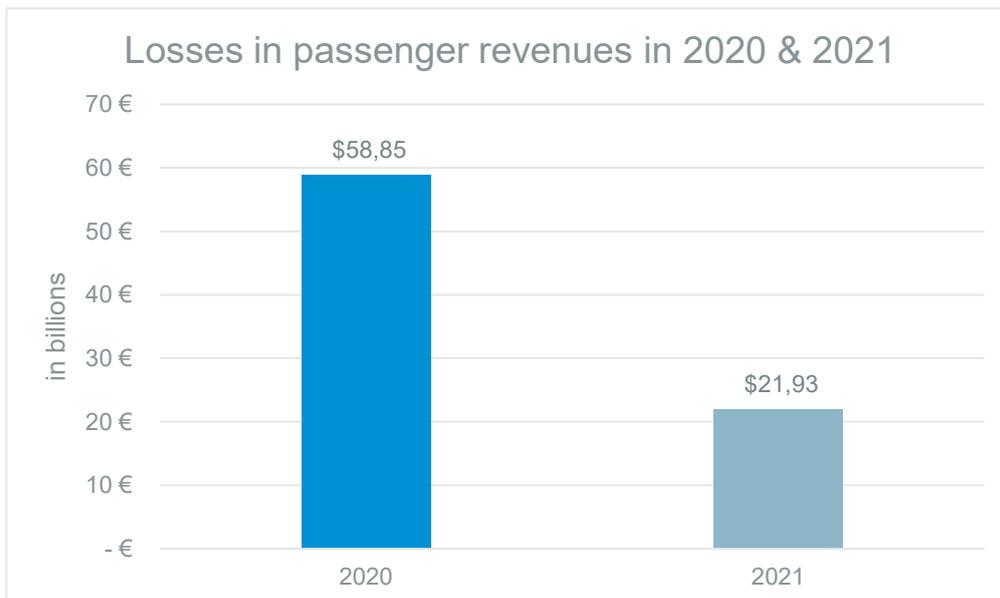


図4: 全地域合算の旅客部門の経済損失（2020、2021年） 緩やかな回復の場合

地域ごとの損失を見ると、この感染拡大に終止符を打つことが困難であることからわかるように、このシナリオでは新型コロナウイルスが引き続きアジアを襲っていると考えています。旅行者の用心深い行動は、世界中の旅行需要に影響を及ぼし続けると予想されます。

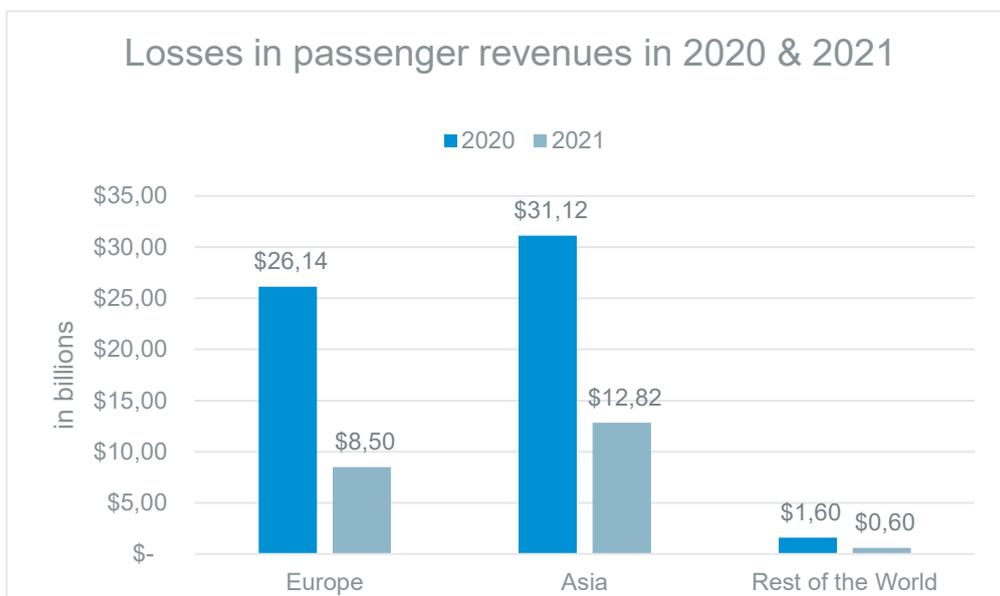


図5: 地域別旅客部門の損失額（2020年、2021年） 緩やかな回復の場合

2.2. 早急な回復シナリオ

2番目のシナリオである早急な回復では、新型コロナウイルスは今年の後半（2020年）と2021年において影響は少ないと仮定しています。

2.2.1. 2020年（1月～12月）

2020年前半の早急なシナリオでの損失は、緩やかな回復シナリオとほぼ同じですが、2020年の後半では、損失は大幅に減少すると予想されます。2020年の後半の損失の見積りは、世界的に105億ドルに減少し、緩やかな回復シナリオにおける230億ドルと比較されます（図6）。この早急な回復シナリオでは、2020年後半の損失は、緩やかな回復シナリオよりも大幅に低くなっています。

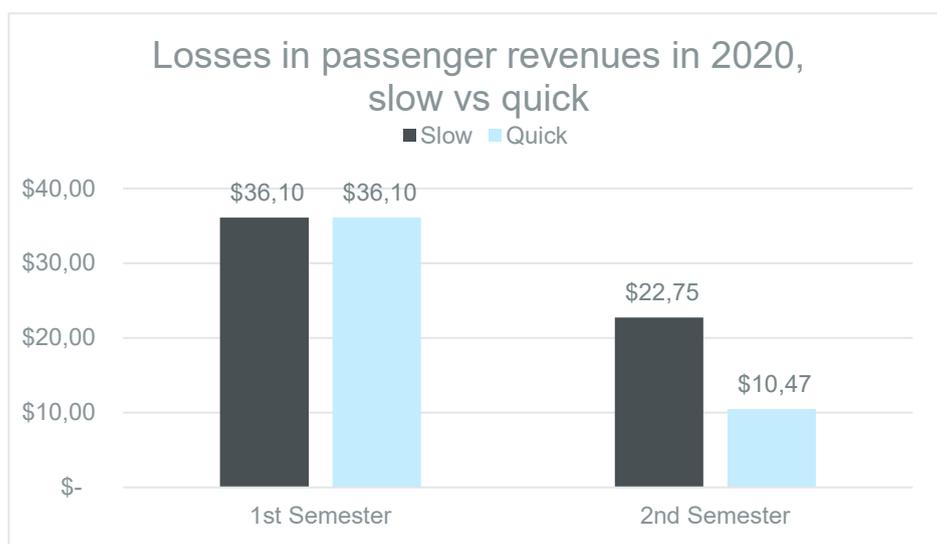


図6:全地域を合算した旅客部門の経済損失（2020年前半、後半） 緩やかな回復の場合

地域別に見ると（図7）、アジアは2020年に約240億ドルと最大の絶対損失を記録すると予想されています。想定される政府の支援策により、ヨーロッパは緩やかな減少を示し、2020年には210億ドルの損失をもたらすでしょう。

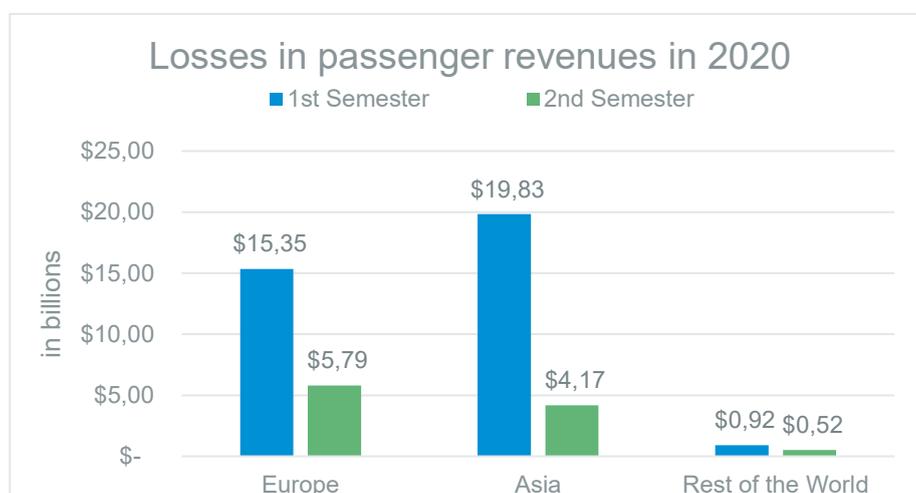


図7:2020年旅客部門の損失（地域別、早急な回復の場合）

2.2.2. 2021年（1月～12月）

このシナリオでは、感染拡大は徐々にではあるが完全に封じ込められていないため、損失は2021年に残ります。2021年の損失は最低62億ドルと推定されています（図8）。

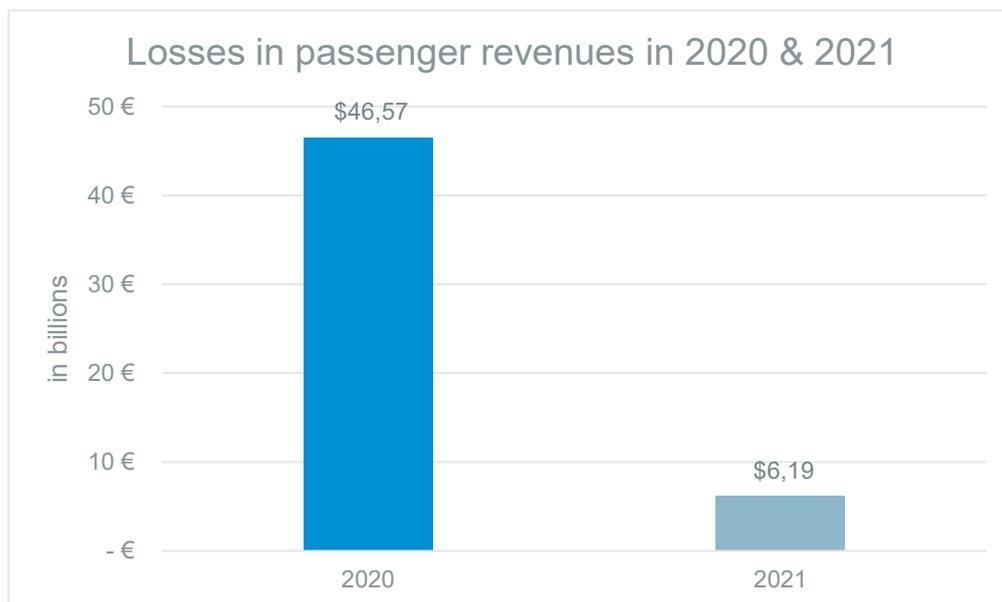


図8: 全地域を合算した旅客部門の経済損失（2020年、2021年の比較、早急な回復の場合）

地域別に見ると、アジアとヨーロッパが最も影響を受けていることがわかります。予想される回復により、アジアの損失は2021年に20億ドルに減少し、ヨーロッパの損失は2021年に40億ドル近くに減少します。

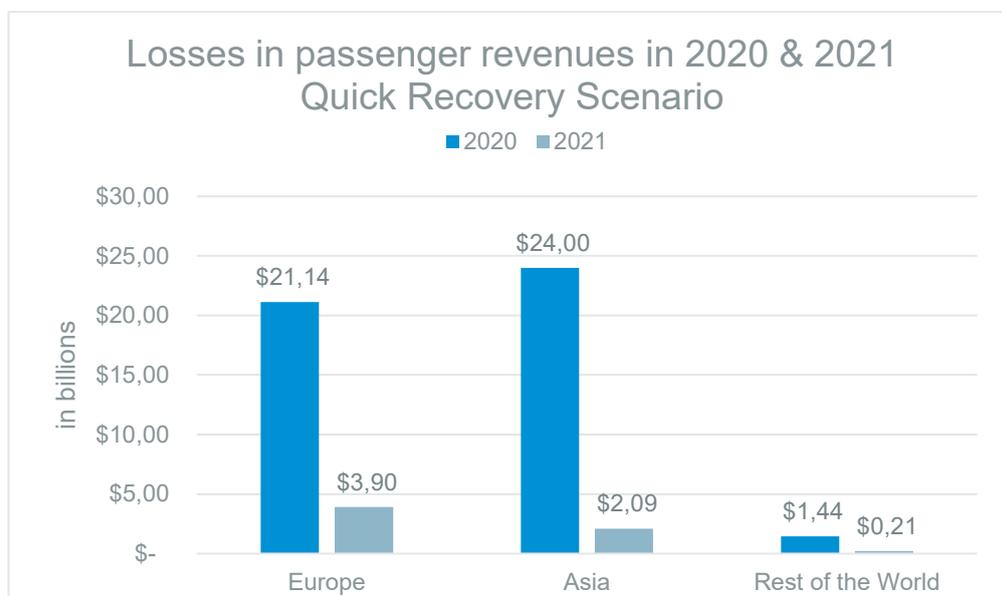


図9: 地域別 旅客部門の経済損失（2020年、2021年の比較、早急な回復の場合）

2.3. 旅客部門の損失概要

明らかに、緩やかな回復シナリオは2020年の旅客活動の大きな損失につながり、中期的には非常に高いままです。これらは2021年に、ヨーロッパおよびその他の世界の急速回復シナリオの2020年と比較して2倍の高さですが、損失の比率については、アジア地域が全地域の約6割程度となっています（2020年、2021年）。内訳を見ると、2019年と比較した旅客収入の損失が各シナリオの表1に示されています。

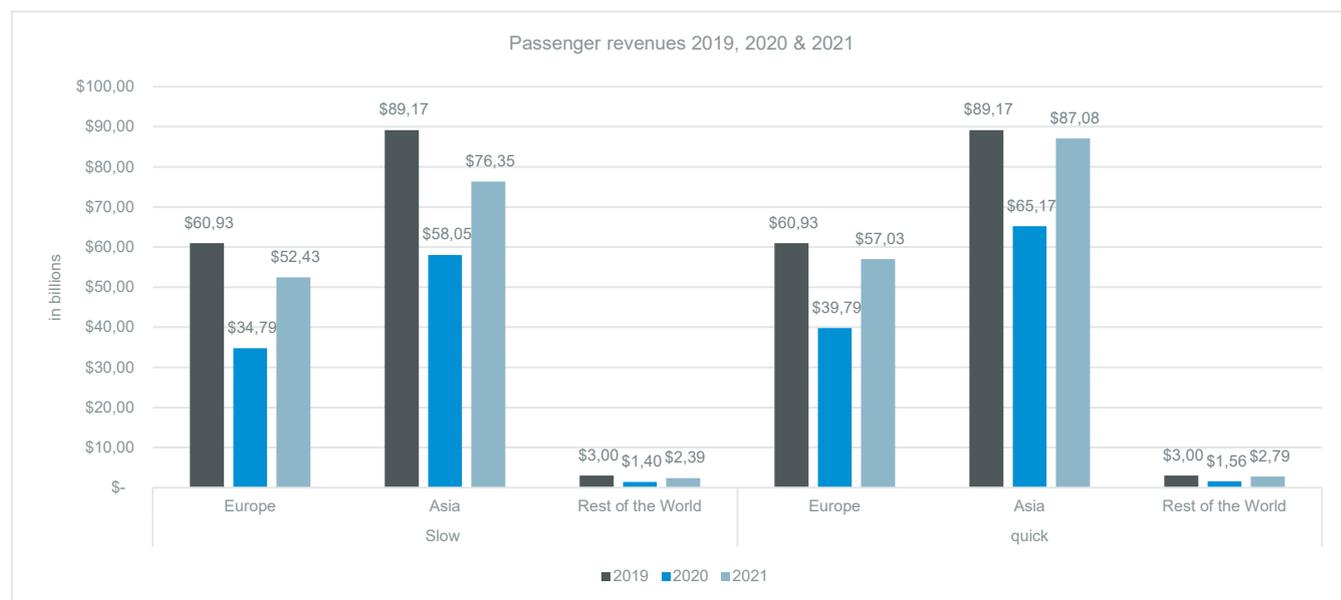
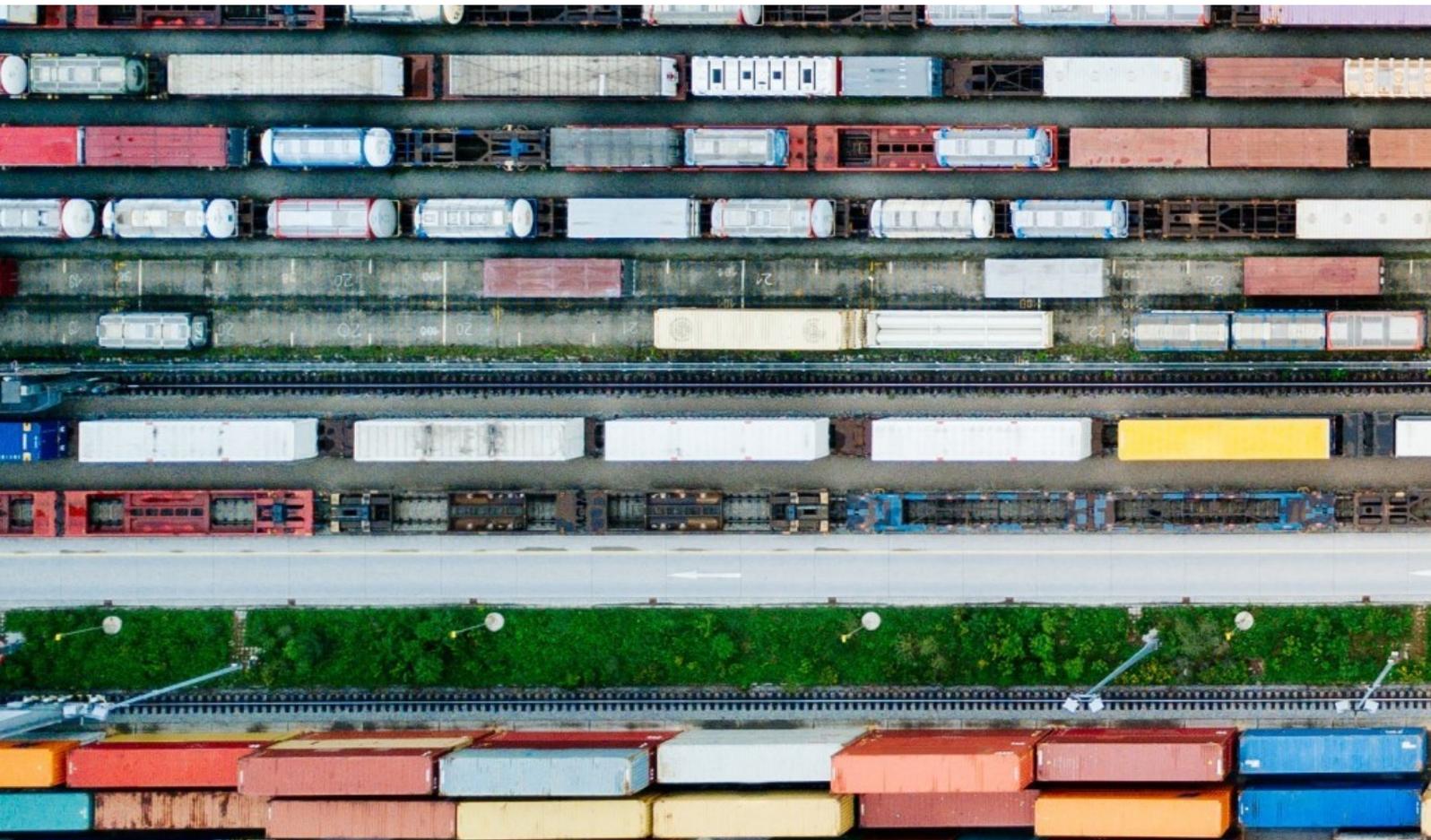


表1 旅客部門の歳入 (2019年比)



3. 貨物部門

貨物部門への影響は、活動が異なるため旅客部門の影響と比較することはできず、コロナ危機の間のロックダウンにより、道路による貨物輸送から鉄道貨物輸送への移行が生じました。さらに、多くの国境が旅客輸送に対しては閉鎖されていましたが、貨物輸送のために開放されたままでした。しかしながら、一部の国では製造業による経済活動が減少し、貨物輸送の低下につながる可能性があります。

3.1 緩やかな回復シナリオ

緩やかな回復シナリオでは、2020年前半の貨物輸送による損失は2020年後半よりも低くなっています。ほとんどの国では、特に中国だけでなくヨーロッパにおいても、ロックダウン中に鉄道貨物輸送への移行が見られました。北米と中南米は他の地域から遅れてコロナ危機に突入し、2020年3月から4月にかけて輸送量の減少が見られました。しかし、この緩やかな回復シナリオでは、製造業による製造は感染拡大以前よりも低いレベルにあり、結果として、景気回復の遅れが長期的に輸送業への財政的な影響を与えることになります。

3.1.1. 2020年（1月～12月）

収益を見ると、2020年前半（1月～6月）には約120億ドルの損失が見込まれており、その減少は後半（7月～12月）にも続き、約140億ドルに達します（図10）。

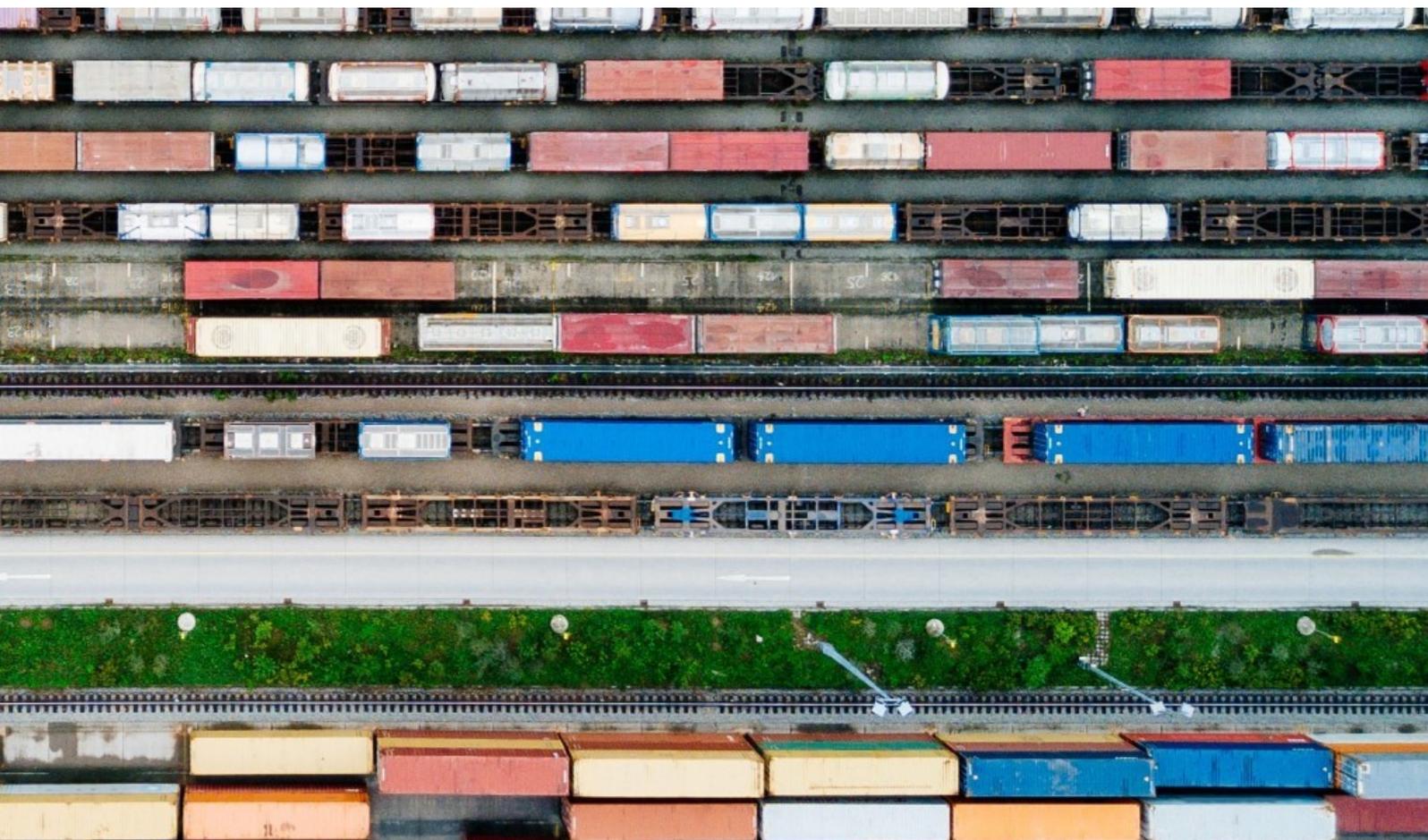




図 10: 全地域合算、貨物部門の損失（2020年前期、後期） 緩やかな回復の場合

北米の貨物市場は非常に重要性が高いため、地域レベルでの損失を見ると、アジアの影響は比較的小さく、ヨーロッパ（ロシアを含む）は2番目に影響を受けています。このシナリオは中国の鉄道貨物の経営状況が良好であることを示唆していますが、このシナリオの製造業全体の損失は、2020年後半にまで続くということを示している可能性があります。



図 11: 地域別、貨物部門の損失（2020年前期、後期） 緩やかな回復の場合

影響率の観点から見ると、「その他の地域（アジア、欧州地域以外）」がもっとも高い割合で損失を出していることがわかります。2020年前半は54%、後半は60%です（図12）

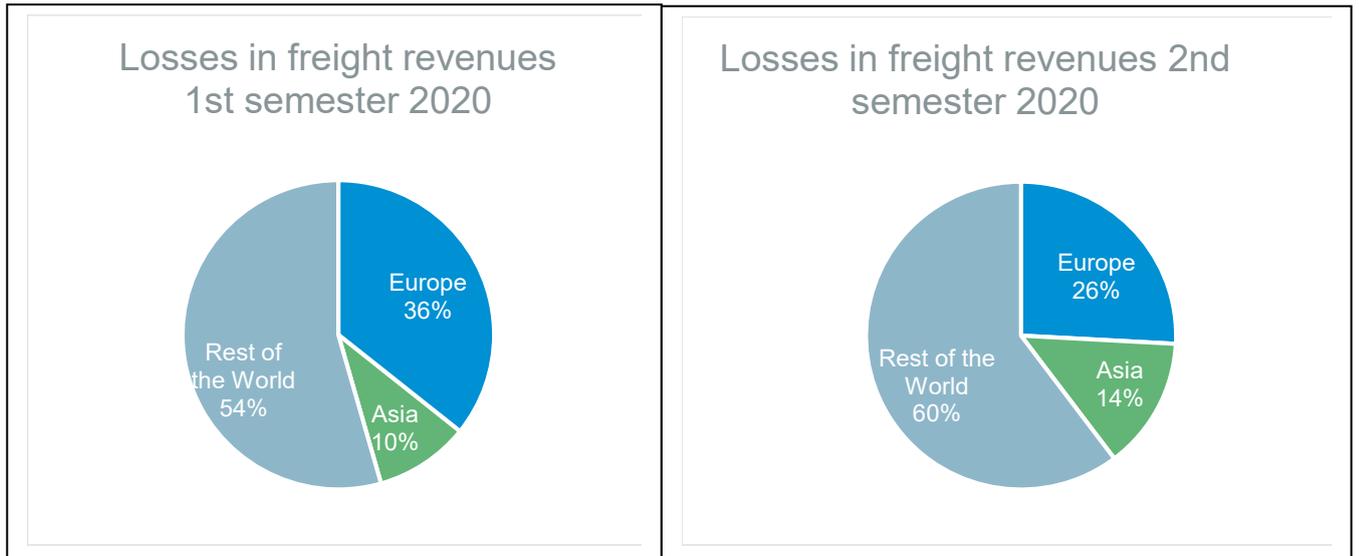


図 12: 地域別、貨物部門の損失の割合 (2020年前期、後期) 緩やかな回復の場合

3.1.2. 2021年 (1月~12月)

緩やかな回復シナリオでは、2021年の鉄道貨物運行者の損失は、約190億ドルと推定されます (図13)

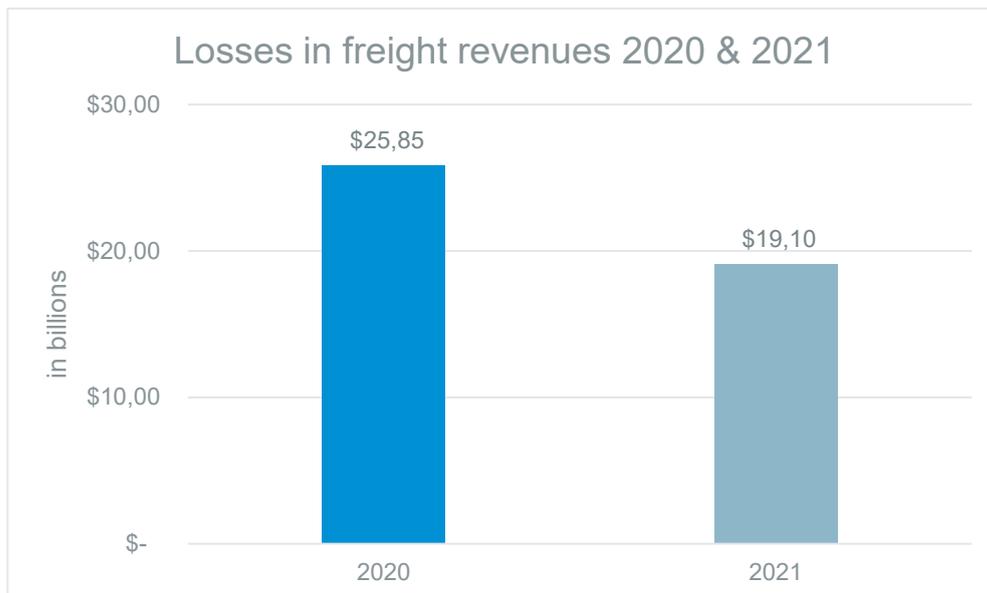


図 13: 全地域合算の貨物部門の損失額 (2020年、2021年) 緩やかな回復の場合

世界のさまざまな地域を比較すると、経済的影響はヨーロッパでは44億ドル、アジアでは17億ドル、その他の地域では130億ドルと推定されています（図14）。2020年初頭から2021年にかけて時間が経過するにつれて、その他の地域はヨーロッパやアジアよりも大きな影響を受けていることがわかります。特に2021年には、鉄道貨物運行者への影響は、全体の3分の2以上がその他の地域に集中します（図15）。この緩やかな回復シナリオでは、景気回復の遅れが長期的に貨物輸送に影響を与えます。特に2021年には、鉄道貨物運行者への影響の全体の3分の2以上がその他の地域に集中します。

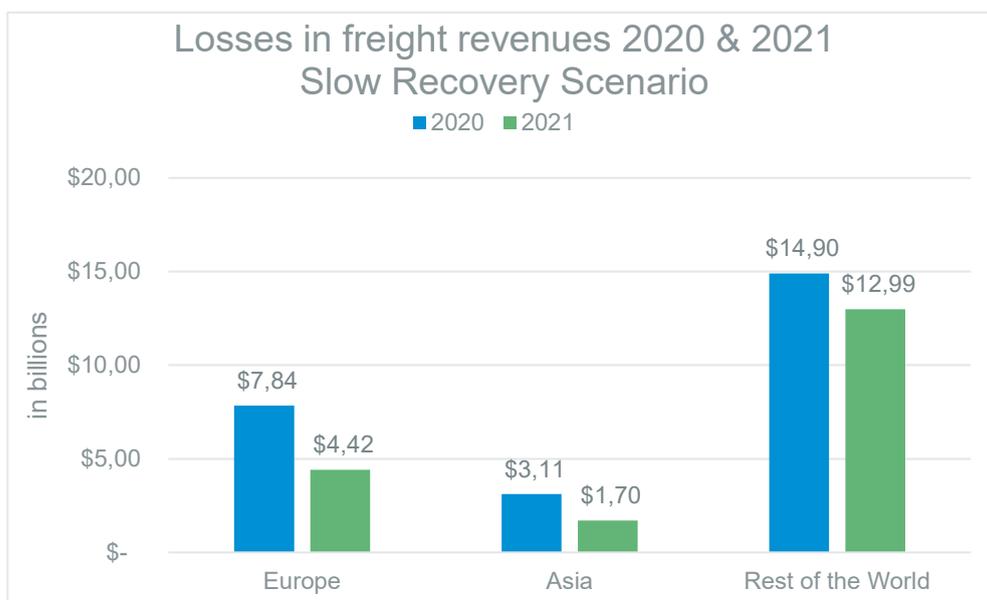


図14: 地域別、貨物部門の損失（2020年、2021年）緩やかな回復の場合



図15: 地域別貨物部門の損失の割合（2021年）緩やかな回復の場合

3.2. 早急な回復シナリオ

このシナリオでは、貨物輸送全体への影響が継続しているため、鉄道貨物輸送の「早急な」回復は比較的遅いままです。さまざまな製造自体は再開するかもしれませんが、消費者の消費活動には至らないかもしれません。実際には、ほとんどの国では、工場が再稼働した後、ロックダウン前に発注されたことによる貿易活動は急上昇しますが、その活動は急速に停滞し始めています。サプライチェーンを経由するさまざまな発注の減少は、新規発注が減少するという悪循環に拍車をかけています。

3.2.1. 2020年（1月～12月）

この場合、緩やかな回復シナリオとは異なり、2020年の後半には、前半よりも影響が小さいと予想されます（図16）。2020年の合計で、貨物の損失は約190億ユーロを超えると推定されています。後半の損失は約76億ユーロになり、これは緩やかな回復シナリオの同時期と比較して、約140億ユーロを超える影響があります。



図16: 全地域合算 貨物部門の損失（2020年前半、後半） 早急な回復の場合

地域別に見ると、北米市場の重要性と2020年後半に続く需要の減少により、その他の地域で最大の影響が残ります。

ヨーロッパでは、影響は2020年の後半に約20億ドル未満に抑えられますが、アジアでは損失は約6億ドルに達します（図17）。貨物の損失は、その他の地域では3分の2、ヨーロッパ市場では4分の1です（図18）。北米市場の重要性と今年の後半に続く需要の減少により、最大の影響はその他の地域に残ります。

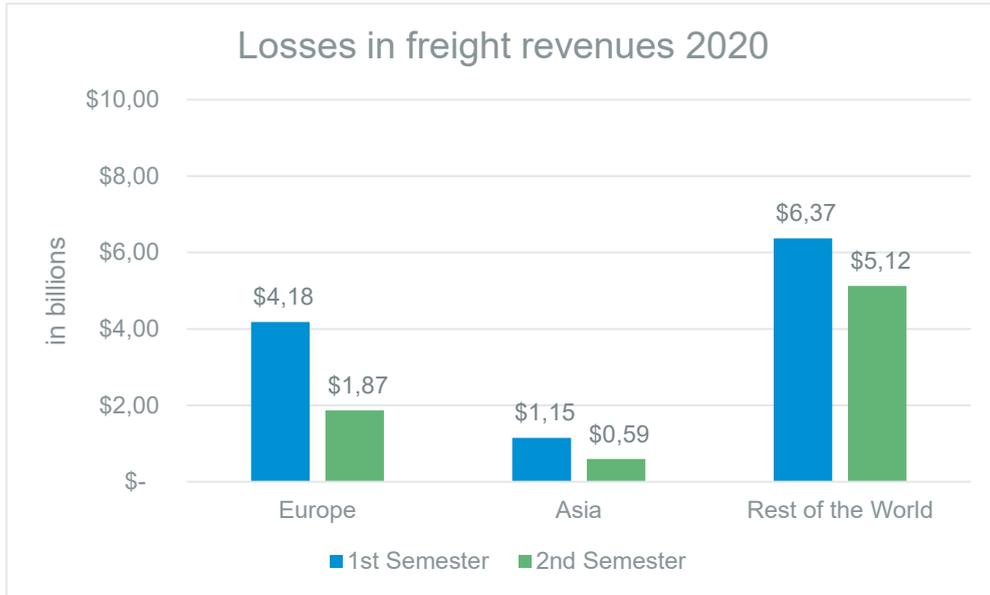


図 17: 地域別貨物部門の損失 (2020年前半、後半) 早急な回復の場合

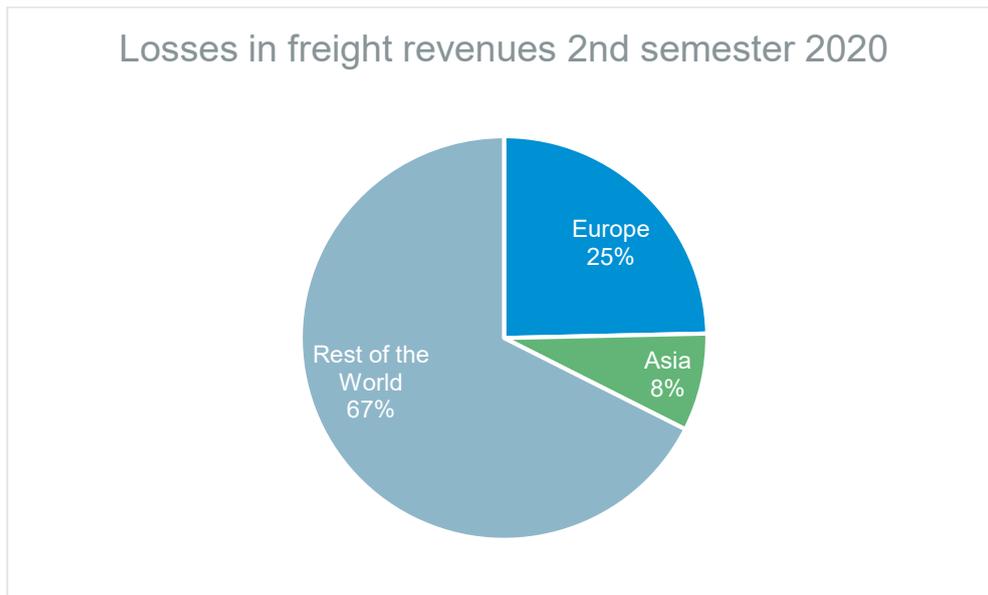


図 18: 地域別貨物部門の損失の割合 (2020年) 早急な回復の場合

3.2.2. 2021年（1月～12月）

早急な回復シナリオでは、2021年の鉄道貨物オペレーターの損失は約60億ドルと推定されます（図19）

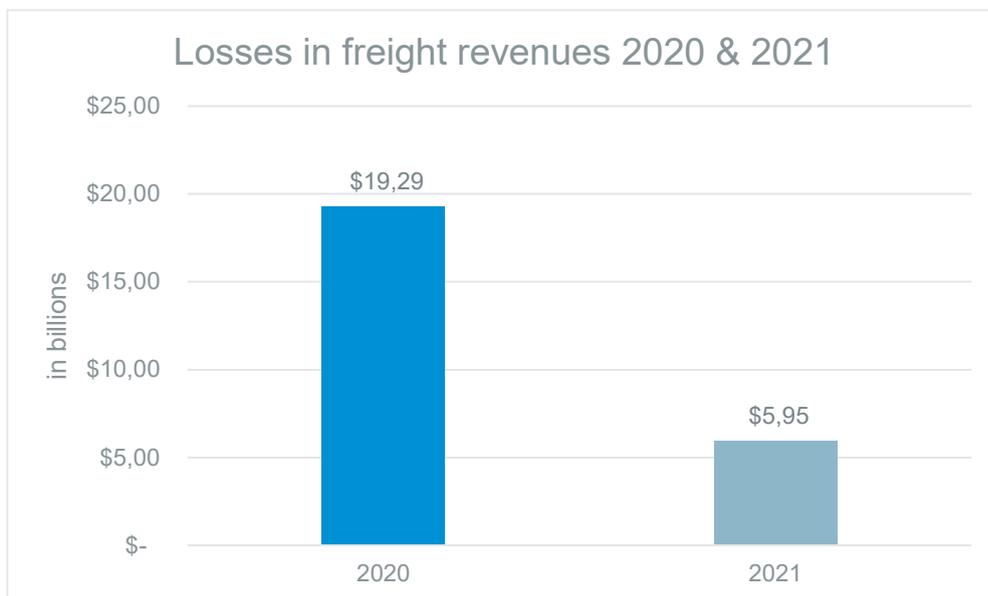


図 19: 全地域合算の貨物部門の損失額（2020年、2021年） 早急な回復の場合

地域レベルで見ると、違いがすぐに現れます（図20）。損失の減少はアジアで特に顕著であり、2021年には鉄道運行がほぼ通常に戻ることが期待されています。最大の影響は、その他の地域において発生する見込みで、アメリカ大陸で想定されている輸送に関する成長の鈍化に起因します。2021年の影響の4分の3以上がその他の地域にあり、ヨーロッパでは残りの23%が影響します（図21）。



図 20: 地域別貨物部門の損失 (2020年、2021年) 早急な回復の場合



図 21: 地域別貨物部門の損失の割合 (2021年) 早急な回復の場合

3.3. 貨物部門の損失の概要

結論として、貨物収入が旅客収入と比較して世界的に影響が少ない場合、損失は世界的であり、アジアではそれほど影響がない場合、ほとんどの会社の世界の製造工場が稼働を再開したことになります。しかし、多くの地域貿易相手国が劇的に変化してしまった経済状況のまま停滞している間に、アジアだけが回復を達成できるかどうかは疑問です。全体の内訳を見ると、2019年と比較した貨物収入の損失が、各シナリオの表2に示されています。

表2:貨物部門の損失比較 (2019年、2020年、2021年)



4. 経済支援

この分析の一部は、鉄道運行者が現在の困難な時期を通じて復活することを可能とする経済対策に焦点を当てています。実際、このリーフレットの冒頭部分でも言及したように、鉄道の経済的影響は最大1,250億ドルに達すると推定されています。

利害関係者が異なれば優先順位や、鉄道市場の中での役割が異なるため、UICタスクフォースメンバーが回答したアンケートのこの部分については、2回調査されました：1度目は全てのメンバーに対して、2度目は鉄道事業者のみです。鉄道インフラストラクチャマネージャ（鉄道インフラ管理者）は除く。

この質問では、回答者には、サポートを受ける可能性のある5つの方法と、「自由記述」が明記されました。

- 直接的な財政支援
- 線路使用料金を引き下げ
- VAT（付加価値税）とその他の税金の減額/廃止
- 保証貸付
- 全ての交通機関の間における公平性

直接的な財政支援は、回答者がキャッシュフローに大きな影響を与えたとして、即時の財政支援を得ることを望んでいることを意味します。

線路使用料金の引き下げは、鉄道部門のどの分野にも損失を与えないことを意味します。例えばイタリアで承認された措置は、国が鉄道インフラ管理者に経済支援を与えられることで、鉄道運行者の線路使用料金を引き下げられました。

VATやその他の税金を削減または撤廃することは、どの鉄道部門においても収益を失うことがないことを意味します。

保証貸付は、例えばフランス政府がビジネス危機に直面しているフランスの民間事業者に付与するための新しい融資のようなもので、民間企業の経済的な影響の一部を緩和することを可能にします。

全ての交通機関の間における公平な競争条件は、一部の輸送部門（例としては航空、道路輸送）について発表された特別な措置が鉄道部門についても適用されることを意味します。

自由記述への記載については、多くの回答者が、短期/中期のコロナ危機中の賃金補償や長期の債務の削減などの措置に言及しました。この最初の（現段階での）結論では、これらの対策が世界的に重要なものになるという点については、記述されていませんでした。

それぞれの選択肢の優先指標を1から6にランク付けするよう回答者に求めました。1は彼らにとって最も重要な経済指標であり、6は最低です。したがって、1に近い値を持つことは、経済指標が回答者に強く支持されていることを意味します。

この調査の最初の部分と同様に、ここでは回答者は短期的、中期的、長期的なことについても考えるよう求められました。

4.1. 短期、中期

鉄道インフラ管理者を含む短中期の経済支援策の場合（図22）、直接的な経済支援が最も優先的であり、その数値は約1.6（数値が1に近いほど強く支持されているという意味合い）であるため、最も重要な優先事項は経済的損失の回復に関することというのが明白です。

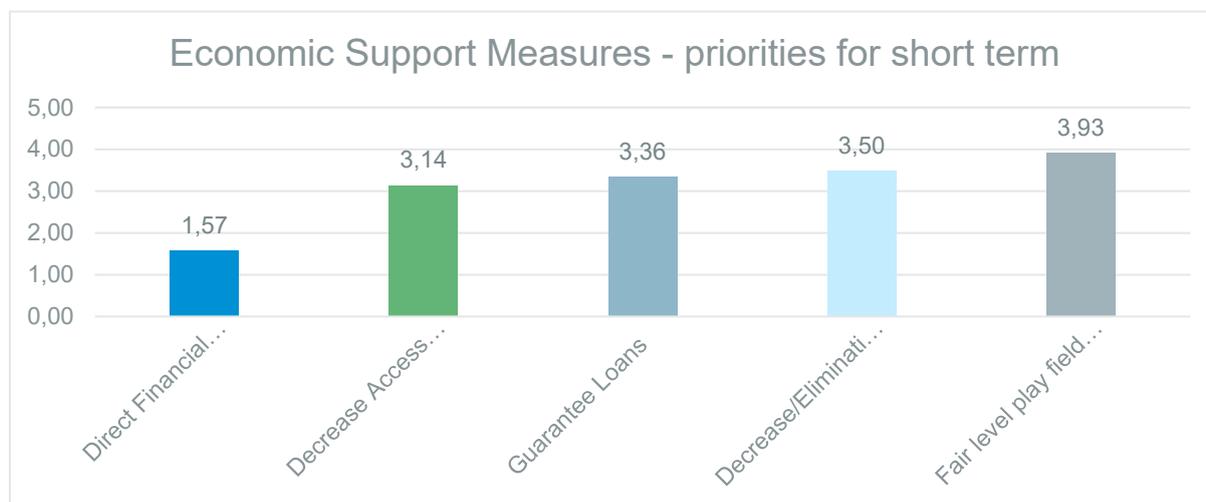


図 22: 短期・中期の経済支援策の優先順位

注意：1に近い値を持つことは、経済指標が回答者に強く支持されていることを意味します

他の経済対策については、全て回答者にとって中程度の優先度であるように見えます。2番目の優先順位は約 3.2 (3.14) で、線路使用料金の減額です。3番目の優先順位は、約3.4 (3.36) の値を持つ保証貸付です。4番目の優先順位は、VATまたはその他の税金の減額または廃止です。短中期の最後の優先事項は、全ての交通機関の間における公平性に関連するものです。

鉄道インフラ管理者の回答を除いた条件で、同様の分析を検討すると、優先度の値はわずかに変化しないことがわかります。ここでは、線路使用料金を下げるための優先度がわずかに低下します (3.2から3.1へ)。一方、全ての交通機関の間における公平性に関する優先度は高くなりますが、それほど高くはありません (図23)。

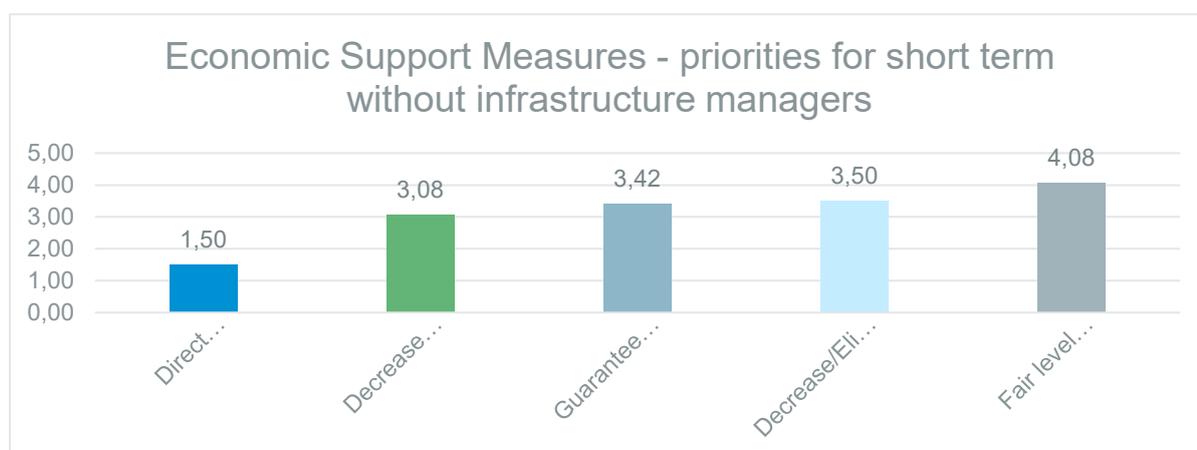


図 23: 短期的および中期的な経済支援策の優先事項 (インフラ担当会社除く)

注意：値が1に近いということは、経済指標が回答者から強く支持されていることを意味します

4.2. 長期

鉄道インフラ管理者を含む長期の経済支援策の場合、短期分析とは異なる優先順位を示しています（図24）。最も優先度の高い指標は直接の財政支援のままですが、2番目の優先度は変わります。長期的には、全ての交通機関の間における公平性が、線路使用料金の減少に取って代わり、これが3番目の優先順位になります。保証貸付は4番目の優先度で同順位であり、VATまたは他の税金の減少が最も優先度が低くなります。鉄道インフラ管理者を除いた条件下では、状況は少し異なり、直接的な財政支援の優先度が高く、線路使用料金の削減がより重要です（図25）。

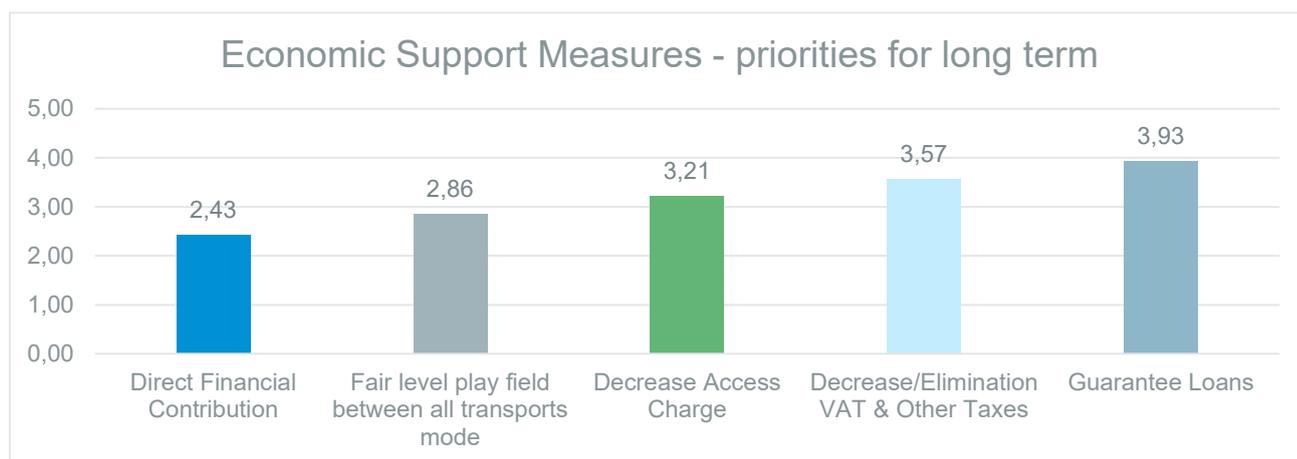


図 24: 長期的な経済支援策の優先事項

注意：値が1に近いということは、経済指標が回答者から強く支持されていることを意味します

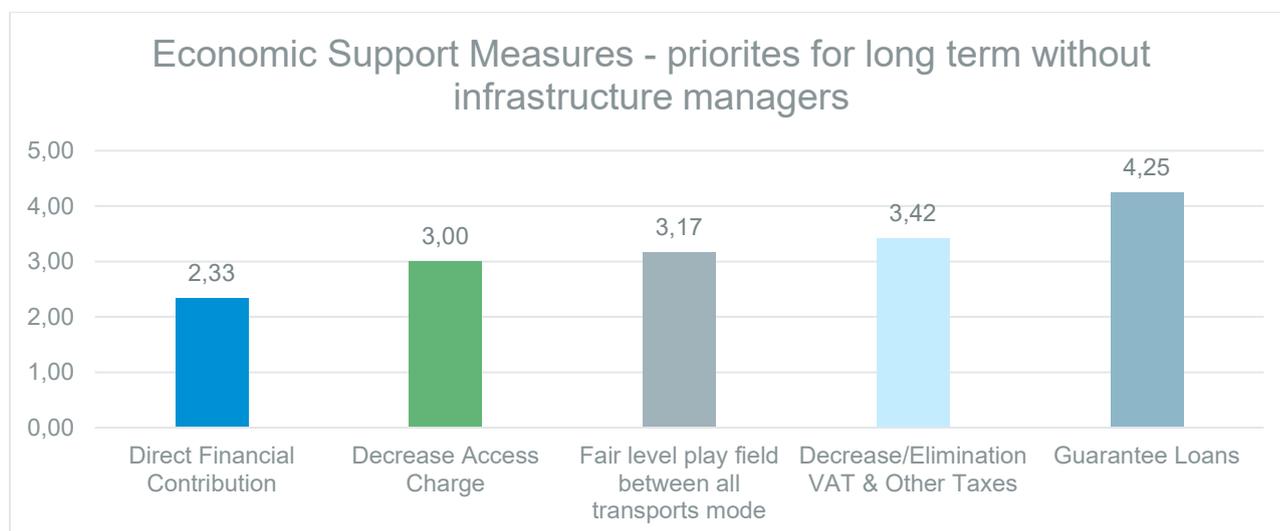


図 25: 長期的な経済支援策の優先事項（インフラ担当会社除く）

注意：値が1に近いということは、経済指標が回答者から強く支持されていることを意味します

4.3. 経済支援に関する概要

世界の多くの地域で他の輸送部門に対して経済支援措置が実施されていますが、同様の措置が鉄道部門についても期待されています。

優先順位は、対象範囲が鉄道インフラ管理者に限定されているか、鉄道運行者とそのメンテナンスに限定されているか、または両部門を管理しているかに応じて、世界中のさまざまな地域の鉄道部門の組織によって異なります。政府は鉄道部門に緊急支援を提供し、同時に最も持続可能な安全な輸送手段を促進することが期待されています。これは、ほとんどの国で将来的にも鉄道が主要な役割を果たすためです。これは、貨物輸送には不可欠である鉄道貨物輸送に特に当てはまりますが、旅行への状況や期待が大幅に変化している旅客輸送にも当てはまります。

ロックダウン後のこの段階で強調するのは興味深いことですが、ほとんどのメンバーは、深刻なキャッシュフローの問題に直面しており、例えば、税金の削減と、全ての交通機関の間での公平な競争について懸念しています。しかしながら、この問題は長期的なものになると思われます。

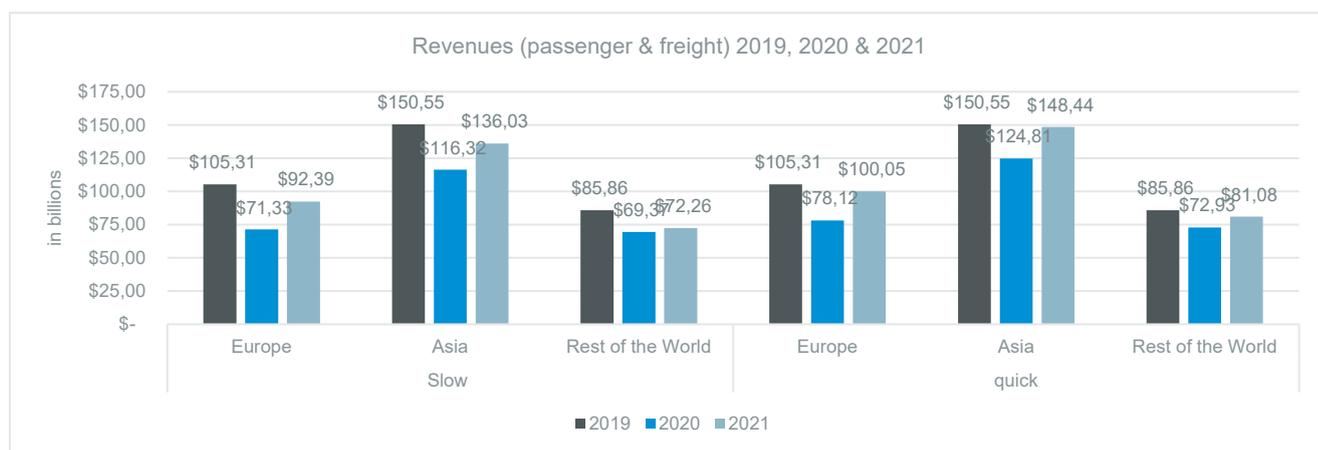


5. 結論

厳しいロックダウン、それに伴う移動制限および予想される世界的な不況のため、加えて、さらなる世界的な不況による雇用不安と信頼の低下により、鉄道会社は歴史的かつ前例のない経済危機を経験しています。

UICとそのメンバーが実施したこの最初の予測についても、通年の旅客需要が2019年と比較して最大30%の収益の減少が見込まれる一方で、貨物部門は前年同期と比較して平均10%の収益の減少が予想されることを示しています。これは、いくつかの経済予測によれば、2020年および2021年の危機で約1,250億ドルに相当し、この危機は数年続く可能性があります。

一般に、鉄道事業者は経済危機に強いことを示していますが、現在の例外的な状況では、政府は鉄道部門をサポートするために他の輸送機関と同等の適切な経済的措置を取ることが期待されています。それは最も持続可能な、最も安全な輸送手段の未来のための重要な要素です。



Countries with members of the UIC Covid-19 Task Force



Contact: COVID19@UIC.ORG
#RAILsilence



L'UIC est une association professionnelle certifiée pour engagement de qualité de services par AFNOR.

UIC is a professional association certified by AFNOR for its commitment to service quality.

INTERNATIONAL UNION OF RAILWAYS

16, rue Jean Rey - 75015 Paris - France

Tel. +33 (0)1 44 49 20 20

Fax +33 (0)1 44 49 20 29

E-mail: info@uic.org

Published by: The UIC

Communications Department, on behalf of the UIC Covid-19 Task Force (L. Petersen, A. Saadaoui, V. Perez, M-H. Bonneau, P. Lorand) led by

M. Guigon

Director of publication: M. Plaud-Lombard

Design: C. Filippini Layou

t: M.

de Cossart Photo credit:

Adobe Stock

ISBN: 978-2-7461-3025-8

Copyright deposit: June 2020

www.uic.org



#UICrail

