

〔研究員の視点〕

フランスにおける国際旅客輸送の市場開放を巡る動向

運輸調査局 主任研究員 萩原 隆子

※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました

フランスの鉄道市場（都市圏を除く）は、従来、フランス国鉄（SNCF）の独占市場であった。しかし、2010年1月から、EUの第3パッケージ指令の一つである「国際旅客輸送の市場開放に関する指令（2007/58/EC）」が発効され、EU域内での国際旅客輸送の市場開放（オープンアクセス）が開始された。同指令の制定の背景には、台頭してきた格安航空会社（LCC）に対抗するために、一層の自由化を促進し、鉄道の競争力を強化するという狙いがあった。

本稿では同指令に基づいたオープンアクセスに向けて、フランス政府、SNCF およびフランス鉄道線路公社（RFF）が実施した対応策について、またフランス国内への参入動向について、紹介する。

フランスにおける受け入れ体制の整備

国際旅客輸送の市場開放に関する指令は、事業免許書および安全証明書を有する鉄道輸送事業者に対し、国際旅客鉄道輸送サービスの提供を開放するというものである。そこでフランスでは、国際旅客輸送の市場開放における競合事業者の参入に向けて、受け入れ体制の整備を進めてきた。それは、（1）線路使用料システムおよび料金の改定、（2）公平な駅へのアクセス・利用の調整を担う駅管理部門（Gare & Connexions、以下

G&C）の独立、（3）フランス政府による鉄道事業の規制・調整機関（以下 ARAF）の新設などである。

（1）線路使用料システムおよび料金の改定

フランスの鉄道インフラの整備・運営を担当している RFF は、2008年11月に、国際旅客輸送の市場開放を見据えて、線路使用料システムの改定および値上げを実施し、2009年12月から発効した。これは、競合事業者の参入を想定し、公平かつ透明な考え方に基づいたシステムの構築に取り組んだものである。運行エリア、時間帯、速度、輸送量および列車種別に基づき、従来のシステムよりも細分化された料金システムへと変更された。

（2）G&C の独立と役割

また、2009年4月には、フランス国内の約3,000の旅客駅を専門に管理する部門として、SNCF は G&C を同社内に新設した。従来の駅管理業務は、SNCF の長距離旅客輸送部門が担当していたが、2010年1月以降のオープンアクセスの実施に向けて、「公平性と透明性の確保」を目的として、駅管理部門の独立を果たした。

G&C に課された使命の一つは、競合事業者に対し、駅施設への平等なアクセスを保証し、「公平性」を確保することであった。そのため、事業者の駅利用に関する手続きにつ

研究員の視点

いて、個々の事業者ごとに対応が異ならないよう、ルールや対応窓口を統一化した。

また、二つ目の使命として「透明性」の確保のために、G&C は各鉄道事業者から徴収する駅およびサービスの使用料、駅構内の商業用スペースの賃料、駐車場や駅構内商業店舗での売上の3つを運営財源として、独立会計方式を採用している。

(3) ARAF の新設

国際旅客輸送のオープンアクセスに向けた3つ目の取組は、公平な鉄道網へのアクセスを担保するためのARAFを、2009年12月に新設したことである。ARAFは、2003年に設立された鉄道事業調整委員会(CRAF)に替わって設立された、法人格を有しない独立管理組織である。さまざまな訴訟を解決するための専門機関であり、そのために査察権および調査権を有している。

なお、ARAFの新設を定めた鉄道事業等調整法には、さらに、RFFに替わって鉄道ネットワークの運営を担う部署をSNCF内に創設することも規定されている。SNCF内に設けられる部署は、RFFによって定められている鉄道ネットワークの管理方針、旅客輸送量や列車の運行本数の管理を行うという使命に則って、サービスを提供することとしている。

フランス鉄道市場への参入動向

前述の通り、フランスにおいては国際旅客市場の開放の際の「公平性」や「透明性」を確保することを目的として、受け入れ体制を整備してきた。しかしながら、このような受け入れ体制の整備を実施したフランスの国際旅客輸送市場への参入実態については、決して芳しくない状況にある。ドイツ鉄道(DB)

やイタリア鉄道(Trenitalia)などの競合事業者は、フランスへの参入を具体的に計画しているが、以下の原因により、その見通しは厳しいものとなっている。

参入に係る膨大なコスト

フランス鉄道市場への参入の最大の阻害要因は、参入に係るコストが予想以上に高額である、という点である。事業免許の申請費用、線路使用料の値上げ、また事業免許で定められている使用車両の価格が、DBがドイツ国内で使用している車両の2倍近く高いということが参入障壁となっている。

さらに、フランス政府においても、競合事業者の参入を妨げ、SNCFに有利となる政策を検討している。それは、2010年度の財政法案において、フランス国内で使用する車両への新たな課税制度を提案している点である。その一方で、SNCFが既に納めた他の税を無効にすることも計画しており、自国保護意識がはっきりと感じられる対応となっている。

事業免許の厳しい基準

また、事業免許書および安全証明書付与のための基準が非常に厳しいということもある。事実、Trenitaliaが使用を予定している車両(ETR500)の安全性について、フランスの公共鉄道安全機関(EPSF)から使用許可が下りないため、参入準備が進展しないという問題も生じている。

SNCFの自社発展と「公平性と透明性の確保」のバランス

G&Cや鉄道ネットワークの運営部門がSNCF内に設置されている点を鑑みると、

SNCF が自社発展と「公平性と透明性の確保」とを両立させていくことができるのか、といった懸念が生じている。実際、ミラノ～トリノ～パリ間やジェノバ～マルセイユ～パリ間で、片道 2 本／日の運行を計画している Trenitalia は、希望停車駅の使用について、本来の担当部署である G&C ではなく、RFF との交渉を強く要望している。というのも、G&C が SNCF 内に設立されているために、実質的に競合事業者である SNCF に具体的な計画を明かすこととイコールとなる

からである。

最後に

SNCF 独占市場を貫いてきたフランスにおいては、紹介したとおり、国際旅客輸送のオープンアクセスに向けた整備と運用に乖離が生じている。しかし、オープンアクセス政策は始まったばかりであり、近隣諸国からの影響を含め、フランスの鉄道市場に変革をもたらすことができるのか、今後の動向に注視していきたい。