



風力発電の電気を一部使用して走行する電車（マルメ、スウェーデン）

フランスの地域圏鉄道の自由化に向けた動向

はぎ わら たか こ
萩原隆子 調査研究センター主任研究員

はじめに

2009年4月に、ドミニク・ビュスロー運輸担当大臣(当時)は地域圏(Région：州に該当)の地域圏鉄道(TER)の自由化に関する関係者委員会を開催した。同委員会のメンバーは、地域圏の交通局をはじめとして、国、地域圏鉄道を運行しているフランス国鉄(SNCF)、都市圏の交通事業者、全国鉄道網の保有者であるフランス鉄道線路事業公社(RFF)、社会・経済・環境評議委員や利用者代表など多岐にわたった。同委員会の発足から約2年の月日を経て、地域圏の地域圏鉄道の自由化に関する報告が2011年5月に公表された。同報告は、2002年1月からフランス全土(パリ首都圏およびコルシカ圏を除く)で実施された「鉄道の地域圏化」(以下、地域圏化)と呼ばれる鉄道分野での地方分権化の第二ステップとして、利用者利便のさらなる向上を目指すため、地域圏鉄道に関する様々な提言を盛り込んでいる。本稿では、その概要について紹介する。

1. 鉄道の地域圏化の導入とその課題

2002年1月の地域圏化以前は、地域圏鉄道の運行に係る国からの補助金はSNCFに交付され、地域圏よりもSNCFの意向に基づいた輸送サービスを提供することに重点が置かれていた。しかし、地域圏化によって、国からの補助金はSNCF

ではなく、直接地域圏に交付され、地域圏自らが地域圏鉄道の全権限および全責任を有することとなった。これにより、地域圏鉄道においては、SNCFは地域圏が求めるサービス基準に則って、輸送サービスを提供する一運行事業者という役割を果たすこととなった。その結果、それぞれの地域圏の意向を反映した独自の輸送サービスが導入され、利用者利便の向上が図られたことから、利用者数も増加を続けていた。

しかし、地域圏化の導入から約10年経ったにもかかわらず、地域圏鉄道の運行はSNCFの独占状態にある。そのため、それが地域圏鉄道の更なる発展にとって、阻害要因の一つだと考えられるようになってきた。そこで、フランシス・グリーンユオン上院議員を中心とした委員会において地域圏鉄道の自由化を検討する中で、主に地域圏鉄道を支える従業員の移籍について議論されることとなった。

2. 地域圏鉄道運行を支える従業員の移籍

地域圏鉄道の自由化に向けた提言のうち、もっとも注目に値すべきは、SNCF以外の交通事業者の参入を許可することと、地域圏鉄道の運行権を獲得した交通事業者へのSNCF職員の移籍を推奨している点であろう。すなわち、SNCF以外の交通事業者の参入を許可し、競争原理を働かせる

ことによってサービスの改善を図り、更に SNCF が運行権を失った場合でも、従業員の雇用の確保と SNCF の健全な運営のための人件費の削減を検討した提言となっている。

しかしながら、この提言を実現化させるためには、いくつかの課題を克服しなくてはならない。まず、SNCF の独占的な運行権を公的に認めている国内交通基本法 (LOTI) の改正が必要となる。そして、従業員の移籍に関しては、SNCF の賛同は得られているものの、民間の交通事業者および SNCF 職員自らは反対しているという問題がある。

SNCF 職員が反対する理由の一つに、従来付与されてきた様々な特権を取り上げられることへの不満と不安がある。退職金、社会保障、福利厚生 (職務乗車証の特典も含む)、労働条件等のあらゆる面で、SNCF 職員は民間事業者より優遇されている。そのため、従業員の移籍が実現化した際にも、従来の権利を継続的に付与することを同報告では検討すべきとしている。しかしながら、民間の交通事業者に移籍した SNCF 職員の権利水準を維持するためには、事業者およびその地域圏が追加費用を支払わなくてはならない。そのため、民間の交通事業者は従業員の移籍に関しては、従業員の希望制の導入を強く主張しており、同報告の提言どおりの実現は不透明な状況にある。

3. その他の主な提言

地域圏鉄道の自由化への取り組みにおいて、参入自由化と従業員の移籍以外の提言も以下の通り公表された。

(1) 車両の所有者およびメンテナンス

現在の法的な所有者は SNCF であるが、SNCF と同様に地域圏も車両への出資の大半を担っているという背景から、地域圏が法的な車両の所有者になることを推奨している。そのため、車両の管理を交通事業者に委譲したとしても、車両の維持に係る費用の供出は地域圏の義務となる。

車両のメンテナンスについて、試行段階では、

車両の使用料と引き換えに交通事業者に外注することを提案している。そうすることによって、現在の SNCF 地域圏局が各自で保有している車両検修場等の数や規模を縮小することができるからである。とりわけ、地域圏が出資している車両検修場等の効率化が可能となり、経費削減につながる。その上、引き続き、雇用の創出に鉄道産業が貢献することも可能になる。

(2) 料金の決定方と分配方

乗車券の料金の決定方と分配方については、現行のシステムを維持することが提案されている。同報告では、既に利用されている料金システムと運賃の分配システムを使用し、定期的な調査等を実施することで正確なデータを把握することが重要だとまとめている。

(3) その他

その他の提言としては、部門間の交流の促進を図り、鉄道の安全に対する意識を共有するための職業教育に取り組むことの必要性について言及している。また、定期的に関係者間で意見交換することを目的として地域圏化の試行の際にも設けた「全国追跡調査委員会」の設置についても提案している。

おわりに

SNCF と各地域圏との現行の運行契約は、概ね 2014 年頃までに期限に達するところが多い。地域圏化の実施に向けて複数の地域圏において試行を行ったのと同様に、地域圏鉄道の自由化に関しても、試行を予定している。

同報告の実施においては地域圏鉄道の自由化と銘打ちながら、本質的には SNCF のリストラおよび経費節減を第一の目的に考えていると思われる提言が多い。地域圏にとっては、規制の撤廃による地域圏鉄道の活性化が期待される半面、地域圏からの出資が高まる可能性が否めないことも踏まえ、今後の慎重な議論が求められるであろう。