



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)

パリ首都圏の公共交通における新契約

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

フランスでは、地方都市における公共交通サービスの責任者は地方行政組織(地方政府、広域行政組織、交通当局、運輸組合など、地方によって異なる)である。公共交通サービスの提供は、地方行政組織と交通事業者との間で取り交わされた契約に基づいて行われることが一般的である。交通事業者との契約は、単に公共交通サービスの運行だけではなく、車両の購入や刷新、インフラ設備の改良も含まれており、定期的に契約の見直しが行われる。

本稿では、パリ首都圏(イル・ド・フランス圏)において締結された最新の公共交通サービスに関する契約内容(2012～2015年)について、その特徴を紹介する。

1. パリ首都圏の公共交通サービスにおける契約の概要

パリ首都圏の公共交通サービスの提供においては、イル・ド・フランス圏運輸組合(STIF)と呼ばれる公共交通サービスの管理・調整機関が、交通事業者と契約を結ぶ責任を担っている。STIFの主な役割としては、交通事業者との契約以外に、域内の運賃の決定や補助金等の配分などがあり、それらを通じて地域住民のニーズに沿ったサービスを提供することである。

パリ首都圏の公共交通機関および事業者は多様であり、フランス国鉄(SNCF)により都市鉄道と路面電車が、パリ運輸自治公社(RATP)により都市鉄道、地下鉄、路面電車、バスが運行されている。その他に、パリ郊外では民間バス事業者により、多数のバスも運行されている。

STIFとRATPおよびSNCFとの契約期間は、4カ年を基本としている。具体的な契約内容には、運行に関する項目(本数/頻度/定時性など)、車両に関する項目(新車の投入/改造・刷新など)、費用に関する項目(目標運輸収入額/インフラ設備への投資額など)などが盛り込まれている。このような契約内容の中でも特に投資に関しては、四半期ごとに執行状況および今後の予測について把握がなされている。

また、交通事業者による輸送サービスのパフォーマンスは、地方行政組織が策定した評価制度に基づき評価され、報奨金の付与または違約金支払いの制度が導入されている。

なお、契約において重視する項目は、それぞれの地方によって異なり、地方行政組織および交通事業者間で調整が図られている。

2. 2012～2015年の新契約の特徴

STIFは、2012年3月にRATPと、同年4月にはSNCFと2012～2015年までの4カ年契約を締結した。同契約の特徴は、以下の3点である。

- 利用者の求める水準に近づけることを目的とした定時性やサービス品質の指標の変更

- 既存ネットワークの改良およびネットワークの延伸・建設のための投資の強化
- 過去の契約のフォローアップによる日常交通サービスの改善

以下、特に重点を置いている「指標の変更」および「投資の強化」の詳細について紹介する。

3. 優先順位の高いサービス指標の変更

前回の契約期間(2008～2011年)の実績を踏まえ、STIFは、利用者が公共交通機関に求めるサービス内容において、もっとも優先順位が高い項目が「定時性の確保」であり、次いで「旅客への情報提供の充実」であるという結論に達した。そのため、定時性を含むサービス全般の指標を細分化し、評価項目を約2倍(79指標→141指標)に大幅増加させた。

例えば、「定時性の確保」においては、地下鉄では繁忙時間帯と閑散時間帯で、都市鉄道では混雑が激しい中心部の幹線と閑散線区となる支線で異なる指標を設け、さらにその基準を前回契約内容よりも厳しいものとした。報奨金／違約金制度における「定時性の確保」の評価額の上限は、前回契約の最大±710万ユーロ(1ユーロ≒103円)から最大±1,070万ユーロへと5割程度増額されたことから、「定時性の確保」の重要度が大幅に増していることが分かる。

また、「旅客への情報提供の充実」では、平常時でも異常時でも変わらぬ質を確保すること、「いつでも」「どこでも」情報が入手できることに関する指標を設定した。

さらに、指標の変更を行っただけでなく、報奨金／違約金制度に反映する旅客の評価のウェイトを従来の1%から10%へと高めた。これは、前回契約期間において、サービスの実態に即した報奨金の付与／違約金の支払いが行われていないという旅客からの不満の解消を目指したものである。そのため、以前は年間1万人を対象に行っていた公共交通機関の利用に対する評価調査を、今回の

契約から年間6万人に拡大する。具体的には、RATPやSNCFが提供する輸送サービスに関して、定時性・旅客への情報提供・安全性・窓口での対応・清潔さ・アクセスのしやすさなどの項目について評価が行われる。

4. 既存インフラ改良への投資の強化

上記のような内容を含んだ2012～2015年における契約における投資額は、SNCFに対して26億ユーロ、RATPに対して65億ユーロと決定した。この投資額は両者ともに、前々回の契約期間(2004～2007年)に比べて2倍となり、前回に比べて3～5割増となっている。その背景には、老朽化した設備による輸送サービスや安全性の低下に対する改善が求められているということがある。

特に投資額が大きい項目は、事業者問わず「車両の刷新」である。次いで、「既存のインフラおよび設備の維持・改良」や「旅客への情報提供の改善」が続いている。すなわち、今回の契約においては新線や新駅の建設よりも既存インフラの活用に重点が置かれた投資計画となっている。

おわりに

フランスの都市内公共交通サービスの提供においては、定期的な契約締結によりPDCAサイクルを機能させていることがわかる。PDCAサイクルの中でも特に重要なC(チェック)においては、サービス遵守だけでなく、旅客の満足度や継続的な利用意向を重要視している。そのために、2012～2015年の新契約内容の特徴からもわかるとおり、旅客の満足度や利用意向を測る透明性の高い評価システムや指標の設定にも力を注いでいる。すなわち、フランスにおいてはPDCAサイクルを繰り返すことによって、より旅客の意向を反映し、選択し続けてもらえるサービスの提供を可能にしていると思われる。