

フランスの鉄道上下分離追補

広岡 裕児*

当財団では、地方公共交通研究会を設置している。その中で、2024年2月27日開催の第4回研究会での広岡裕児氏による「フランスの鉄道上下分離」に関する講演及び議論の中で、同氏にお願いした追加調査による追補である。なお、2月27日の研究会の概要については、財団HPの地方公共交通研究会¹をご参照いただきたい。

1. 運輸事業規制機関 (L' Autorité de régulation des transports、ART)

(1) 沿革

2009年に、欧州における鉄道の自由化を見据えて、すべての鉄道事業者が差別なしに公平にフランス国内の鉄道網にアクセスできることを保証するための機関として、鉄道事業規制機関(Autorité de régulation des activités ferroviaires ARAF)として設立された。

鉄道の上下分離は1997年にすでになされており、インフラはそれまでのSNCF (Société nationale des chemins de fer françaisフランス国有鉄道会社²) から独立した RFF (EPIC Réseau ferré de France、商工業公施設法人フランス鉄道網) の管轄であった。

2014年に、RFFを廃止して、公施設法人の親組織 (SNCF) のもとに、維持管理をしていたSNCFインフラと交通管理をしていたSNCFの鉄道交通局 (DCF) を一体化したインフラ管理の子組織SNCFレゾー (SNCF Réseau) と、オペレーションの子組織SNCFモビリティ (SNCF Mobilités) をつくり、この2つの組織が「下」と「上」を管轄することとなった。この改革に伴い、ARAFの以下の権限強化をおこなった。

- SNCFの総裁任命予定者に独立性の保証がない場合には選択に反対できる。また、任期中の解任について独立性を理由として反対できる。
- SNCFレゾーの経営責任者の任命、更新、解任に拒否権をもつ。
- SNCFレゾーの内規について鉄道企業間の差別のリスクや中立性の尊重のために公開意見を発表する。

ARAFは、2015、2016年管轄範囲が英仏トンネル、都市間バス、有料高速道路に拡張されて鉄道および道路事業規制機関(Autorité de régulation des activités ferroviaires

* 公益財団法人都市化研究公室特別研究員

¹ <http://www.riu.or.jp/rpt/index.html>

² 「会社」という名称ではあるが、établissement public (公施設法人) である。

ferroviaires et routières ARAF)と名称も変更され、2019年にはさらに空港負担金に拡張されて運輸事業規制機関 (L' Autorité de régulation des transports、ART)となった。

(2) 組織

どこの省庁の監督も受けない、独立中立機関である。

① 理事会

理事長と4名の副理事長で構成され、全員大統領令によって任命される。そのうちの2名はそれぞれ国民議会議長と元老院議長によって選定される。デジタルサービス、陸上・航空輸送の分野における経済的、法的、技術的スキルおよびネットワーク産業分野における競争問題などに関する専門知識を持った者で、これらの分野で直接または間接の利益を持たないことが条件とされている。専任であって全日勤務する。任期は6年で更新不可。

過去3年間に利益関与していた部門の決定には参加できない。

任期終了後、最低3年間、規制の範囲に該当する会社または団体のいずれかで専門的地位に就いたり、責任を負ったりすることはできない。

② 事務組織

理事会の下に、モビリティにおけるデジタル研究、鉄道とRATP、高速道路と旅客道路輸送、空港、法務、人事の6部門がある。

③ 制裁委員会

理事会からは独立した組織で、係争案件の裁定をする。

メンバーは3名。委員長は、委員の中からデクレ（政令）で任命される。

- 国務院の副長官によって任命される国務院構成員。
- 破棄院（最高裁判所）の第一長官によって任命される破棄院法曹官。
- 会計検査院の第一長官によって任命される会計検査院法曹官。

任期は6年、運輸事業規制機関からは無報酬、更新不可

(3) 権限及び職務

鉄道網及びサービス施設並びに様々な関連サービスへのアクセスが公正かつ非差別的な方法で付与されることを見張り、経済的、契約的、技術的規定の一貫性を保証する。

国内の鉄道網の利用に関連する料金設定の承認（異議を唱えることができる）。

旅客駅およびその他のサービス施設（貨物駅、ディーゼルステーション、側線など）のアクセス料金の設定とそこで提供される規制サービスの承認。

競争監視当局³の意見の後、経理仕分け規則、会計の範囲の分離を確認し、差別や相互補助、競争の歪曲がないことを見張る。会計規則、原則の改正の承認。

³ DGCCRF、財務経済省所轄

SNCFレゾーの取締役会会長の任命、更新、または解任について独立性を保証できないとき反対することができる。

①意見

以下について意見を公表する。

- ネットワーク憲章とその修正。
- SNCFと国との間の枠組み契約草案及びその更新
- SNCFレゾーと国との間で締結された枠組み協定の草案とその更新案、枠組み協定の発効の承認。この契約の実施に関連する年次活動報告書
- 投資プロジェクトに対するSNCFレゾーの拠出金が、国務院令によって設定された閾値を超える場合の財政援助総額
- SNCFレゾーの差別防止を目的とした内部組織的措置
- SNCFレゾーの予算案

②係争の裁定

a. 運輸事業規制機関に係争を付託できる者

- サービス施設の利用者と申請者、インフラ管理者運営者、交通管轄組織（AOM）
- 公共鉄道旅客輸送サービス事業者、インフラ管理者、サービス施設運営者
- コンセッションなど公共サービスの委託の経済事業者

b. 内容

- ネットワーク参照文書⁴の内容について。
- 鉄道インフラの容量の配分手続およびこれに対応する決定
- サービス施設の利用者申請者、インフラ管理者、運営者に課せられた条件
- 鉄道網へのアクセス権の行使、ネットワークの利用、サービス施設へのアクセスとその施設で提供される基本的補完的または関連的なサービスの対価
- 鉄道の安全監督
- 運行管理
- 鉄道インフラの更新および定期的又は予定外の保守計画
- 旅客輸送サービスの創設
- 各種枠組み協定、運行事業者とインフラ管理者間のインフラ利用契約および協力協定の履行
- インフラ管理者およびその傘下の企業の職務怠慢、中立性・独立性・透明性の欠如、差別、利益相反、収入の目的外使用など
- コンセッション等公共サービスの委託契約における新しい雇用主である経済的事業者（受益者）が継続する従業員数

⁴ 料金などを定めたもの。Document de référence du réseau ferre national

c. 裁定の結果

強制を伴うことができ、それが認められた期間内に紛争を解決するための技術的および財政的条件を定める。重大かつ即時の違反があった場合は、関係者の意見を聞いた後、必要に応じて強制を条件とした必要な予防措置を命じることができる。

③調査・確認

職権または担当行政機関の求めに応じて、運輸法典の義務遵守違反を調査する。

毎年、鉄道輸送サービスのユーザーおよび顧客の代表者と協議し、鉄道市場に対する評価を把握し、営業秘密を侵害する情報を除いて、これらの情報を公表する。

毎年、運輸規制当局は、鉄道輸送サービスの競争への開放の現状報告を作成する。

④規則の策定

法規に従い、運輸規制機関は、必要に応じて以下に関する規則案を策定する。

- 鉄道網への接続条件
- ネットワークへのアクセスとその使用に関する技術的および管理的条件
- 必要不可欠な施設の性質をもつサービスへのアクセス条件およびその使用条件
- 分離された個別の会計活動の範囲、それらに適用される会計配分規則、およびこれらの活動間の財務関係を決定する原則

策定された規則案は、運輸担当大臣に送付され、担当大臣は、2カ月以内に決定する。

⑤政府当局からの諮問

鉄道網へのアクセス、鉄道輸送インフラおよび設備の設計、建設、使用に関する規制文書の草案作成にあたって諮問を受ける。

2. ネットワーク事業者委員会 (Le Comité des opérateurs du réseau COOPÉRE)

2016年に「上」「下」対話のための常設の機関として創設された。

SNCFレゾーが事務局をつとめる

SNCFレゾーのCEOが議長を務め、30人のメンバー(鉄道事業者、全国鉄道網に繋がるサービスインフラの運営者、鉄道輸送管轄組織(交通管轄組織AOMの鉄道部門)、鉄道インフラ容量を申請する権限を与えられた者、インフラについてのコンセッション・パートナーシップ事業者、インフラ管理者)で構成されている。

運輸事業規制機関と運輸担当省代表はオブザーバーで参加する。旅客貨物の利用者及び交通管轄組織も参加可能である。

3. 鉄道の所有権

公共法人所有総法典で、専用軌道の鉄道および駅など付帯施設は公共法人所有とされている。ここでいう公共法人とは、国、地方公共団体及びその連合体並びに公施設法人である。鉄道は国の所有だったが、上下分離でRFFができた時、RFFの所有となった。RFFは公施設法

人である。

2014年の鉄道改革（2015年実施）でRFFからSNCFレゾーにインフラ管理がかわり所有も移された。ところが、当時公施設法人であったSNCFレゾーが、2020年に株式会社となった。そこで、2019年12月24日の運輸基本法⁵で運輸法典第 L2111-1条の「SNCFレゾーが唯一の所有者である」という規定を改正し、「SNCFレゾーは、国が所有する全国鉄道網の路線の唯一の受益者」とされた。

このステイタスは、コンセッション等公共サービスの委託の場合と同じで、受益期間中受益権税制その他の面において、所有者と同じ権利がある（ただし、鉄道に関して受益期間は定められていない）。

売却の場合には公有地である資格を一旦外してから売却する。この資格抹消は、運輸事業規制機関に通知する。

駅については、駅舎は「上」のSNCFモビリテの子会社であるガール・エ・コネクション (Gares et Connexion) が所有していた。ホームと線路（及び用地）は「下」のRFF次いでSNCFレゾーの所有であった。この複雑な事態を解消すべく、先述の2019年12月24日の運輸基本法で、ガール・エ・コネクシが、SNCFレゾーの子会社となった。

なお、現在ローカル線や便数の少ない線については、線路および駅の所有権および管理運営権を州（Région地域圏とも訳される）に移管することもできる。

(以上)

【参考文献】

Code des Transports 運輸法典の第2部鉄道およびガイド付き輸送

Code général de la propriété des personnes publiques 公共法人所有総法典

運輸事業規制機関サイト <https://www.autorite-transport.fr/>

Les Echos 2018.4.7. 《SNCF : la difficile gestion des gares françaises》

⁵ LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités