

2008年からの英国運賃体系の変化

おおやうち はじめ
大谷内 肇*

英国の鉄道運賃はインターネットの普及と相まって、多種多様な運賃体系になった。しかし、あまりにも多くの運賃が導入されたことによって、利用者にとってわかりづらいものとなった。これを受けて2008年5月と9月にわたって「Advance」「Off-Peak」「Anytime」からなる新しい運賃体系が導入された。本稿では、この新しい運賃体系の導入経緯と期待される効果について検討する。

1. 英国鉄道運賃体系の変遷と問題点

(1) 英国鉄道の運賃制度の変遷

英国鉄道は19世紀初頭の私鉄時代から概ね遠距離通減制が採用され、1948年の鉄道国有化以降もこの方式が継承されてきた。1968年9月に英国国鉄では自動車・航空との競争に打ち勝つ目的で、運賃を時間帯に応じて調整することで、混雑（ピーク）時間帯の需要を混雑していない（オフピーク）時間帯に推移させる新たな市場戦略を開始した。この新たな市場戦略の一環として、各種割引運賃制度がスタートした。しかし、割引運賃が増加し、運賃体系が複雑になりすぎたために、1985年5月に収入の増大、オフピーク需要の促進を図るため、運賃体系が改められた。また、1990年代からはコンピュータによる予約処理・需要予測の高度化が進んだことにより、事前購入型の割引運賃であるエイバックス運賃の導入が行われた。

また、英国では1980年代後半からサッチャー政権、

メジャー政権のもと、国有企業の民営化と産業の規制緩和が実施された。鉄道も例外ではなく1993年の鉄道法に基づき、1994年に実施された鉄道改革により英国国鉄は上下分割方式が行われ民営化された。この動きに伴い、列車運行会社（Train Operating Company, 以下 TOC）、車両リース会社、インフラ管理会社に分割された。列車運行部門では、路線別に25のフランチャイズが設定され、これらはオークションによって配分された。運賃については、鉄道法の第28条に規定され、その第1項にフランチャイズ協定内の運賃協定、第2項に旅客利益の保護、第3項に承認を受けた割引運賃計画のフランチャイズ事業者による順守が記載されている。この結果、分割された25の TOC はフランチャイズ協定に基づき、独自の運賃を設定するようになった。この結果、従来から存続している割引運賃に加えて、TOC 毎の割引運賃が設定されるようになった。

(2) 多様化した運賃体系とその問題点

しかし、割引運賃が多様化することによって、運

* (財)運輸調査局調査研究センター研究員

賃体系が利用者にとって非常にわかりにくいものになっていった。この運賃の多様化の原因は、2003年に戦略的鉄道委員会 (Strategic Rail Authority, 以下 SRA) が発行した、“Fares Review Conclusions 2003”¹⁾によって指摘されている。この文書の第7章第1節の運賃体系 (Fare structure) によると、SRA に利用者団体・地方公共団体に寄せられた意見の中で、およそ3分の2の人々が運賃体系の多様化が問題であると指摘している。運賃体系が多様化するに至った背景としては、各 TOC が全国的に運用される運賃以外にも様々な割引運賃を提供しているためとの見解を SRA は示している。また、各割引運賃の名称が似通ったものであるにも関わらず、実際の有効期限や使用可能期間等が各 TOC によって異なり、利用者の混乱が生じたためとしている。これをうけ、各 TOC は駐車場料金や食事代、他の交通機関の利用も含まれた運賃も含む割引運賃を広範囲に提供することのメリットは、利用者が受けるであろう損失よりも大きいと考えて、様々な割引運賃を提供していると説明した。しかし、SRA は旅客団体の意見を受けて、各種運賃が幅広く提供されることによって、利用者にとって必ずしも旅行目的に合致した運賃が選択できているとは言えないと結論づけた。これに伴い、各 TOC は類似した運賃の有効期限等の見直しを SRA と列車運行事業者協会 (Association of Train Operating Companies, 以下 ATOC) によって進めていったが、運賃の複雑さの抜本的な改善にまでは至らなかった。

(3) Passenger Focus の調査と提言

2006年9月14日には英国の Passenger Focus が “PUBLIC POSITIVE ON RAIL...BUT SIMPLER FARES SYSTEM NEEDED - RESPONSE TO

DEPARTMENT FOR TRANSPORT FINDINGS FROM ONS OMNIBUS SURVEY”²⁾ というプレスリリースを発表した。タイトルにもあるように「より単純化した運賃体系」が必要とされており、この書面中にも「運賃の多様化が利用者を混乱させている」という内容がある。なお、Passenger Focus とは鉄道法が2005年に改正された際に設立された、英国運輸省公認の独立委員会であり、主に鉄道利用者の立場から提言・提案を行っている団体である。この Passenger Focus では半期毎に「National Passenger Survey」³⁾ と呼ばれる、旅客の満足度調査を実施している。以下に2007年秋に Passenger Focus が実施した「National Passenger Survey」の結果を示す。

2007年秋の調査の結果を見てみると、利用者の鉄道に対する全体満足度は81%と高い水準となっているが、運賃に対する満足度については45%と他の項目と比較して相対的に低い評価となっている。また不満と答えた人の割合は32%であり、回答者全体の約3分の1に及ぶ。また、トイレの設備、駅駐車場の設備に続き3番目に不満度が高い項目として運賃が挙げられている(表1)。

次に、2005年秋から2008年春の調査におけるサービス全体の満足度と運賃のみの満足度の推移を見てみる(表2)。時間が経過するにつれて、全体としての満足度はあまり変化が見られないが、運賃に対する満足度は全国的には若干下がる傾向が見られる。一方、不満を持つ割合は増えている。また、地域間輸送・都市圏輸送・ロンドン地域輸送の運賃に対する満足度を比較してみると、地域間輸送の満足度が一番高く、その次に都市間輸送となっており、一番低いのはロンドン地域になる。このような旅客調査結果からも旅客の運賃に対する不満度が高まっていることがうかがえる。運賃

1) 参考文献 [1]

2) 参考文献 [2]

3) 参考文献 [3]

表1 National Passenger Survey 2007 Autumn (全国乗客調査 2007年秋)

(単位：%)

全 国			全 国				
満足	どちらでもない	不満	満足	どちらでもない	不満		
全 体	81	12	7	列車設備			
駅設備				乗車路線の列車頻度	75	10	15
乗車券購入設備	70	15	15	時間正確性・信頼性	79	8	13
列車発着情報提供	77	12	11	旅程の予定時間	83	10	7
駅施設の改修	64	22	14	他の鉄道との乗り継ぎ	72	20	9
駅施設の清潔度	69	19	12	運賃	45	23	32
設備とサービス	51	21	28	列車の改修	71	16	14
駅係員の親切さ	69	21	10	列車中での情報提供	65	22	13
他交通機関との乗り継ぎ	72	15	12	乗務員の親切さ	58	30	12
駅駐車場の設備	46	19	35	荷物スペース	48	25	27
駅全体の環境	65	24	11	トイレ設備	37	23	40
駅での安全性	62	30	8	座席確保	63	16	21
駅係員の有能性	57	25	18	座席の快適性	67	19	13
駅係員の対応	82	7	10	乗降のしやすさ	77	15	8
				列車内の安全性	70	24	6
				列車内の清潔度	70	15	14
				列車外の清潔度	68	22	10
				乗務員の有能性	38	30	32
				列車遅延に対する補償	35	36	29

注) 四捨五入の関係で合計は必ずしも100%にはならない。

表2 全国乗客調査における全体の満足度と運賃の満足度の推移

(単位：%)

全 国	全 体			運 賃			ロンドン	全 体			運 賃		
	満足	どちらでもない	不満	満足	どちらでもない	不満		満足	どちらでもない	不満	満足	どちらでもない	不満
2005年秋	80	12	8	45	23	33	2005年秋	79	13	8	39	24	37
2006年春	80	12	8	41	22	37	2006年春	78	13	8	35	24	42
2006年秋	81	12	7	43	22	34	2006年秋	80	13	7	38	24	38
2007年春	79	13	9	40	21	39	2007年春	77	14	9	34	22	44
2007年秋	81	12	7	45	23	32	2007年秋	80	13	7	41	24	35
2008年春	80	13	7	40	20	39	2008年春	79	14	8	36	21	43
長距離	全 体			運 賃			地域輸送	全 体			運 賃		
	満足	どちらでもない	不満	満足	どちらでもない	不満		満足	どちらでもない	不満	満足	どちらでもない	不満
2005年秋	84	8	7	53	19	29	2005年秋	82	10	8	59	20	21
2006年春	85	8	7	53	18	29	2006年春	85	9	6	57	20	23
2006年秋	85	8	7	55	18	27	2006年秋	84	10	7	59	19	23
2007年春	87	8	5	52	19	29	2007年春	82	11	7	57	19	25
2007年秋	84	8	8	56	17	27	2007年秋	83	10	7	60	19	21
2008年春	83	10	7	52	17	31	2008年春	84	10	6	56	18	26

注) 四捨五入の関係で合計は必ずしも100%にはならない。

出所：National Passenger Survey 2005 Autumn-2008 Spring より運輸調査局作成。

に対する不満は、毎年のように運賃改定が実施され、値上がりが続いていることが原因の一つに数えられるが、それと同時に多種多様な運賃が原因となって混乱を招いている。この結果も含めて Passenger Focus からも鉄道運賃体系の簡素化の提案がされている。

(4) 運賃体系簡素化の決定

こうした動きを受けて、英国運輸省は持続可能な鉄道産業を形成していく一つの方策として、抜本的な運賃制度の改革を実行することとなった。2007年7月に英国運輸省が発表した鉄道白書「Delivering a Sustainable Railway」⁴⁾によると、鉄道に対する利用者の信頼性が失われていると指摘しており、その理由の一つとして「運賃体系の多様化と個々の TOC による乗車券の種類増加」が挙げられている。この問題を解消するため「運賃体系を簡易化」することを掲げた。これは利用者の信用を取り戻すために不可欠な行為であるとされた。また、より簡易な運賃体系は利用者にとってもメリットがあり、利用者の旅程・目的に合致した運賃を知ることができ、また TOC や旅行会社にとっても利用者が必要な運賃を提示しやすくなるとしている。新しい運賃体系はすべての TOC で共通化されて、特段の理由がない限りは TOC 独自の運賃もこの新しい運賃体系にすべて吸収・統合されることとなった。新しい運賃体系は「Advance」「Off-Peak」「Anytime」の3種類からなり、基本的に「Anytime」が一番高く、「Advance」が一番安くなるように設定されることとなった。

この鉄道白書を受けて、ATOC は2008年4月24日付でニュースリリース⁵⁾を発表し、運賃体系の簡素化を発表した。運賃体系の簡素化は二段階で実施されることになった。まず2008年5月18日付です

べての前売りタイプの運賃を「Advance」に統合し、またこれまで前売りタイプの運賃では使用できなかった各種 Railcard による割引が「Advance」運賃で適用される。また、9月7日からは乗車当日にも販売される運賃である「Off-Peak」「Anytime」運賃を導入し、これをもって英国鉄道の運賃体系の変更が完了した。

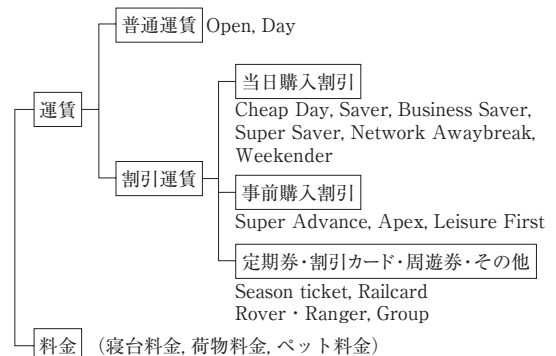
2. 運賃体系の具体的変更点

(1) 2007年までの運賃体系

2007年以前はすべての TOC に共通な運賃と、TOC 毎の各種運賃が並列的に存在した。ここでは主に共通運賃について説明する。運賃としては普通運賃に該当する「Open」「Day」が存在した。また、割引運賃は当日購入割引に該当する「Saver」を中心とした運賃と、事前購入割引に該当する「Super Advance」「Apex」を中心とした運賃が存在する。図1、表3、4は、2007年までの主な運賃について解説したものである。

これ以外にも事業者毎の独自の割引運賃が存在し、その中には鉄道駅の駐車場料金が含まれたパッケージ運賃や食事料金が含まれたものも存在する。例を挙げるとすれば、ロンドンからマンチェ

図1 2007年までの英国運賃体系



4) 参考文献 [4]

5) 参考文献 [5]

表3 2007年までの英国鉄道運賃一覧表

■ 普通運賃	
名称	利用条件
Open	往復乗車券 復路は往路の日より1ヵ月間有効
Day	片道乗車券 乗車券に記載された日付のみ有効
■ 割引運賃	
■ 当日購入割引	
Cheap Day	<ul style="list-style-type: none"> 平日のピーク時以外の列車で有効な片道乗車券 乗車券に記載された日付のみ有効
Saver	<ul style="list-style-type: none"> 平日のピーク時以外の列車で有効な往復乗車券 復路は往路の日より1ヵ月間有効
Business Saver	<ul style="list-style-type: none"> ロンドン発着・もしくはロンドン経由の旅程で有効な往復乗車券 ピーク時以外有効
Super Saver	<ul style="list-style-type: none"> 金曜日以外に利用できる往復乗車券 7・8月の土曜祝日および年末年始は利用不可 月曜日から木曜日のピーク時は利用不可 復路は往路の日より1ヵ月間有効
Network Awaybreak	<ul style="list-style-type: none"> ロンドン近郊およびサウス・イーストエリア内の往復乗車券 原則月曜日から金曜日のピーク時は利用不可 往路は乗車券に記載された日付、復路は往路の5日以内有効
Weekender	<ul style="list-style-type: none"> 往路は金曜日または土曜日に有効な往復乗車券 復路は往路の日より4日以内、ただし金曜日を除く
■ 事前購入割引	
Super Advance	<ul style="list-style-type: none"> 旅行前日の18時までに予約、復路の予約も同時に必要 往路は指定日、指定列車に限り有効 復路は往路の日より1ヵ月間有効
Apex	<ul style="list-style-type: none"> 旅行の7日前までに予約、復路の予約も同時に必要 往路は指定日・指定列車のみ有効 復路は往路の日より1ヵ月間有効
Leisure First	<ul style="list-style-type: none"> 一等車専用運賃、旅行前日の18時までに予約 往路は指定日・指定列車のみ有効 復路は往路の日から最初の土曜日の翌日以降かつ1ヵ月以内

表4 その他割引制度一覧表

■ 定期券・割引カード・周遊券・その他		
名称	利用条件	割引率
Season ticket	一週間有効または1ヵ月から最大1年までの任意の間有効のものがある	—
Railcard	高齢者 60歳以上	34%
	若者 普通旅行の16~25歳および学生	34%
	家族 カード保有者および同行する大人2名まで、5~15歳までの子供4名まで割引運賃適用	大人 34% 子供 60%
	身体障害者 カード携帯者の介護者1名にも同じ割引が適用	34%
軍人 同行の大人3名まで割引適用。同伴の子供は4名まで割引運賃適用。月~金10時以降	大人 34% 子供 60%	
Rover・Ranger	周遊券の一種。7日間と14日間の2種がある。イギリス全国用のほか地域限定もある	—
Group	10人以上の団体に適用	最大25%
Child	5歳以上15歳以下	50%

スターやバーミンガム方面の西海岸線の列車を運行している Virgin Trains では、Virgin Business という1等往復運賃、列車内の軽食・飲料、ロンド

ン地下鉄ゾーン1運賃、駅駐車場代が含まれたパッケージ運賃を提供している。また、Virgin Value という名称で、14日前、7日前、3日前まで予約

可能な運賃を販売していた。これとは別に、アイルランドへのフェリーと英国内の鉄道がセットされた運賃なども販売されている。

(2) 2008年からの新運賃体系

新しい運賃体系は先述したように主に「Advance」「Off-Peak」「Anytime」の3種類からなる。以下にそれぞれの運賃を説明する(図2, 表5)。

1) Advance

この運賃はあらかじめ乗車日と列車を決めて購入することで、割引を受けられる事前購入型の片道運賃である。Advance 運賃は主に長距離区間において利用可能である。運賃の額は購入するタイミングとその列車の空席状況によって決定する。具体的には運賃レベル毎に一定の座席数が割り当てられており、低い額から順番に発売される(勿論、安い Advance 運賃が販売されている時点で高い Advance 運賃を購入することは可能だが、通常は販売されないし、予約のWEB画面上でも表示されない)。Advance 運賃に割り当てられた席がある限り、前

日の18時まで販売される。なお、Advance 運賃は指定された日程、および指定列車のみ有効である。途中下車は不可能である。予約変更は、指定列車の出発前に限り可能であり、その時点で販売されている運賃との差額と手数料として10ポンド支払う必要がある。払い戻しは不可能である。

2) Off-Peak

この運賃は列車が混雑する時間帯を避けて乗車することで、割引を受けられる運賃である。主に都市間の長距離区間に対して導入され、その区間や列車によって運賃が異なる。混雑する列車では運賃が高くなり、最混雑時間帯である午前7～8時に出発する列車においては Off-Peak 運賃が設定されていないケースが多い。また、Off-Peak 運賃の中でも需要の少ない時間帯や列車の運賃については Super Off-Peak 運賃と定義される。片道・往復運賃がそれぞれ存在する。ただし片道運賃に1ポンドを追加した額で往復運賃が提供されているケースが多い。列車出発直前まで販売される。片道運賃の場合、指定日の指定列車のみ有効である。往復運賃の往路は片道運賃と同様、指定日の指定列車に乗りする必要がある。往復運賃の復路は往路の日より1カ月間有効である。また、途中下車可能である。予約変更は可能であり、変更の際には変更する列車の Off-Peak 運賃との差額を支払う必要がある(ほとんどの場合は差額無しで変更可能である)。払い戻しはその旅程の全部または一部において可能であり、手数料が発生する。

3) Anytime

この運賃はすべての時間帯・すべての列車にお

図2 2008年からの英国運賃体系

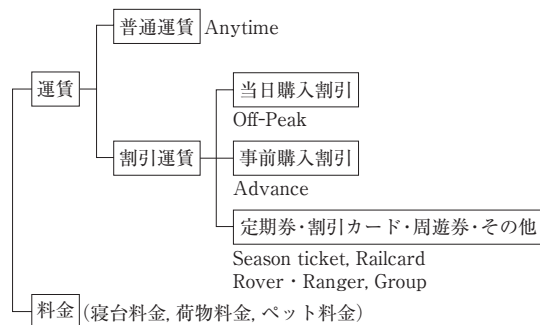


表5 英国鉄道新運賃体系一覧

名称	片道	往復	予約期限	利用条件	予約変更	払戻し
Advance	○	×	前日18時まで	乗車券面に指定された日、列車のみ有効	△*	×
Off Peak	○	○	列車出発間際まで	混雑時間帯は利用不可	△**	○
Anytime	○	○	列車出発間際まで	いつでも利用可	○	○

注) * 変更時に利用可能な運賃との差額と手数料として10ポンドを支払う必要がある

** 変更時に利用可能な運賃との差額を支払う必要がある。ピーク時の列車には変更不可

いて有効な運賃である。英国鉄道のすべての区間において設定される(いわゆる日本における普通乗車券に該当する)。片道・往復運賃がそれぞれ存在する。往復運賃は片道運賃の2倍である。往復の運賃については、復路は往路の日より1カ月間有効である。また、途中下車可能である。予約変更は可能であり、変更の際の手数料も発生しない。払い戻しはその旅程の全部または一部において可能であり、手数料が発生する。

上記に示した運賃のすべてに子供割引がある。また、各運賃で二等車に乗車する場合、各種 Railcard (高齢者・16~25歳の若者および学生・家族・身体障害者・軍人)による割引が適用される。また各運賃で一等車に乗車する場合は、高齢者・障害者・軍人の Railcard による割引が適用される。

以前の運賃と比較すると、主に Open と Day が Anytime に移行し、Cheap Day・Saver 等の当日購入割引運賃が Off-Peak に移行し、Super Advance、Apex 等の運賃が Advance に移行する形となった(一部にローカル線の Saver が Anytime に移行する事例あり)。ただし、鉄道以外のバス・船舶などを含む運賃や周遊券、Season ticket (定期券)、各大都市圏で適用される独自の運賃、ロンドンゾー

ン運賃についてはそのままである。また、各列車運行事業者で設定されていた類似運賃についてもすべて、この3種類のいずれかに統合された。

3. 競合交通機関の運賃体系と運賃比較

(1) 鉄道運賃の実例

ここでは、実際の運賃について比較してみる。英国鉄道の運賃・列車を案内する National Rail Enquiries⁶⁾で検索した結果が以下のとおりである(表6)。

ロンドン・マンチェスター間で比較してみたところ、列車によっては必ずしも Advance が一番安い運賃ではないことがわかる。Advance の中にもいくつもの値段が存在し、安い値段の分から予約が埋まっていくため、列車の出発日時が近ければ近いほど、高い値段で予約せざるを得なくなる場合がある。逆に、あまり利用者が集中しない列車であれば Advance の安い運賃が、出発前日にも残っているケースも考えられる。表7はこの時点で予約可能な Advance のすべての値段を書きだしたものである。

一方で、Off-Peak 運賃に目を向けてみると、片

表6 新運賃体系での運賃比較

ロンドン発	9:05	9:35	10:05	マンチェスター発	18:15	18:45	19:15
マンチェスター着	11:24	11:46	12:24	ロンドン着	20:33	21:07	21:36
所要時間	2:19	2:11	2:19	所要時間	2:18	2:22	2:21
片道運賃(二等車)				片道運賃(二等車)			
Advance	44.0	64.0	26.0	Advance	26.0	20.5	20.5
Off-Peak		61.4	61.4	Off-Peak	61.4	61.4	61.4
Anytime	115.0			Anytime	115.0		
往復運賃(二等車)							
Off-Peak		62.4	62.4				
Anytime	230.0						

注) 1. 2008年11月17日に2週間後の12月1日の往復運賃を予約した場合の値段
 2. 往路出発時刻を9~10時前後と設定 復路出発時刻を18時~19時前後と設定
 3. ロンドン~マンチェスターの営業キロは296km(およそ東京~豊橋間)

6) 参考文献 [6]

表7 Advance 運賃の購入可能価格詳細

ロンドン発	9:05	9:35	10:05	マンチェスター発	18:15	18:45	19:15
マンチェスター着	11:24	11:46	12:24	ロンドン着	20:33	21:07	21:36
所要時間	2:19	2:11	2:19	所要時間	2:18	2:22	2:21
Advance				Advance	20.5		
Advance				26.0			
Advance	44.0						Advance
Advance	45.0			Advance	45.0		45.0
Advance	64.0	64.0	64.0	Advance	64.0	64.0	64.0

道運賃の Off-Peak single と往復運賃の Off-Peak return の差は、わずか1ポンドである。Off-Peak 運賃は Saver 運賃の性格を引き継いでおり、Saver 運賃においても片道と往復の運賃の差はほとんどなかった。その一方で Anytime 運賃については、往復運賃は片道運賃の単純に2倍である。

(2) 長距離バスの運賃体系・実例

英国では、現在長距離バスについては National Express が幅広く路線網を広げており、代表的な高速バスブランドとなっている。National Express では多種多様な運賃が販売されているが、距離・区間によって運賃が異なっているため、路線を特

定した場合の運賃体系は現在の鉄道運賃体系よりも単純である。National Express で、ロンドン・マンチェスターを日帰り往復した場合に WEB 上で予約可能な運賃をしてみる(表8)。

ここで National Express の代表的な運賃を説明する。なお上に挙げた運賃はすべて空席があれば出発直前まで予約可能である。

- Funfare：WEB 予約のみの運賃で30分以内に予約・決済を完了する必要がある。払戻不可。より上位の運賃との差額と手数料を支払うことで、出発前に予約変更は可能。
- Flexible：予約変更可能、払戻可能な運賃。
- Refundable Not Amendable：払戻可能、予

表8 National Express での購入可能価格

ロンドン発	8:00	9:30	マンチェスター発	16:30	18:05
マンチェスター着	13:00	14:00	ロンドン着	21:15	22:50
所要時間	5:00	4:30	所要時間	4:45	4:45
片道運賃	(単位：ポンド)		片道運賃	(単位：ポンド)	
Funfare	5.0	5.0	Funfare	4.0	5.0
Flexible	23.3		Flexible	23.3	
Refundable Not Amendable	23.3		Refundable Not Amendable	23.3	
Amendable Not Refundable	23.2		Amendable Not Refundable	23.2	
Fully Restricted	23.2		Fully Restricted	23.2	
往復運賃(日帰り)			往復運賃(復路オープン予約)		
Flexible	24.4		Flexible	39.2	
Refundable Not Amendable	24.4		Refundable Not Amendable	39.2	
Amendable Not Refundable	23.8		Amendable Not Refundable	39.1	
Fully Restricted	23.8		Fully Restricted	39.1	

注) 1. 2008年11月17日に2週間後の12月1日の往復運賃を予約した場合の値段
 2. 別途0.5ポンドの予約料が発生

約変更不可な運賃。

- ・ Amendable Not Refundable：予約変更可能，払戻不可な運賃。
- ・ Fully Restricted：予約変更不可，払戻不可な運賃。

Funfareは鉄道におけるAdvance運賃のように運賃内に各種値段が存在し，安い値段の座席から発売されていくが，片道のFlexible運賃を超えることはない。また，往復運賃は日帰りの場合は一番安い，現地に滞在する日程が長いほど高くなり，復路オープンにした場合に一番高くなる。復路オープンにした場合，往路出発日から3カ月間有効である。このように鉄道と比較すると高速バスは2倍以上の所要時間となっているが，予約変更可能な運賃であっても低廉なものとなっている。

(3) 航空の運賃体系・実例

現在，英国国内線を運航している主な航空会社はブリティッシュ・エアウエイズ(British Airways, 以下BA), bmi, flybe等が存在する。このうち，

ロンドン・マンチェスター間を運航する航空会社はBAとbmiとVLMの3社である。ここではBAとbmiのWEB上で予約可能な運賃をしてみる(表9)。

英国国内における国内線運賃は鉄道のAdvance運賃と同様に運賃内にいくつもの値段が存在し，安い値段の座席から順次発売されていく。BAのこの区間における最安値は税金等を含めて47ポンドから存在し，bmiは33ポンドから存在する。往復運賃は存在せず，片道ごとに購入する仕組みとなっている。また，flexible運賃も存在し，その場合は払戻や予約変更が自由に行えるが，それ以外のeconomy運賃においては予約変更には手数料が発生し，税金や空港使用料を除いては払戻しが不可となっている。

このように，鉄道・バス・航空の運賃体系を見ると，今回の新しい鉄道運賃体系が英国の航空運賃体系に近いものに移行したことがよくわかる。同じ列車・飛行機内の座席を値段で細分化し，安い座席から順次販売する手法は，Advance運賃に類似しており，また航空におけるFlexibleが鉄道

表9 航空会社での購入可能価格

British Airwaysでの購入可能価格

	BA 2904	BA 1386		BA 1405	BA 2911
ロンドン発	8:20	8:55	マンチェスター発	18:45	19:25
マンチェスター着	9:25	10:00	ロンドン着	19:50	20:25
所要時間	1:05	1:05	所要時間	1:05	1:00
economy	99.0	172.0	economy	72.0	102.0
economy (Flexible)	183.0	186.0	economy (Flexible)	186.0	186.0

bmiでの購入可能価格

	BD 582	BD 584		BD 593	BD 595
ロンドン発	7:05	8:50	マンチェスター発	18:45	20:45
マンチェスター着	8:15	9:55	ロンドン着	19:55	21:55
所要時間	1:10	1:05	所要時間	1:10	1:10
economy	44.0	150.0	economy	56.0	33.0
economy flexible	168.0	168.0	economy flexible	167.0	167.0

注) 1. 2008年11月17日に2週間後の12月1日の運賃を予約した場合の値段

2. 税金・空港施設使用料を含む

における Anytime 運賃に類似する。さらに Off-Peak については、従来の Saver 運賃をそのまま受け継いだものであり、バスにおいても類似した運賃が見られる状況である。このように、既に航空・バス業界で導入された運賃体系が集約・簡略化されたものが、新しい鉄道運賃体系であると言えよう。

4. 新運賃体系導入に伴う問題点と今後

鉄道運賃体系は3種類の運賃に統合され、運賃種類が減ったことによって運賃はわかりやすくなった。実際に、2008年4月24日のATOCの運賃体系簡素化の発表にあわせて、Passenger Focusも「簡素化された運賃体系で自分が望むチケットを手に入れやすくなり、利用者の運賃に対してのクレームが半分に減るだろう」として歓迎するコメントを出している。しかし、この運賃体系統合と同時に運賃の改定が行われ、また、運賃体系統合に伴って以前適用されていた条件が適用できなくなり、実質的に値上げになった事例などのマイナス面も見受けられる。長距離路線での例を挙げると、ウェールズのLlandudno Junction駅からロンドンのEuston駅までの早朝の列車では、これまでSaver運賃が適用され、往復運賃は67ポンドであったが、5月のAdvance運賃の導入に伴って、Saver運賃の対象外となり、Advance運賃を使うか、より高い運賃を使わざるを得なくなった。その列車の乗車券を当日購入する利用者にとっては、実質的な値上がりとなり、往路はDay運賃で107ポンド、復路はCheap Day運賃の66ポンドの合計173ポンドを支払うことになった。この状況は9月のOff-Peak、Anytime運賃の導入でも変化していない。このように新たな制限が加わることによって実質的な値上がりになった事例を、Passenger Focusは5月に指摘しているが、2008

年11月現在、こうした制約は元に戻ってはいない。なぜ、新たな制約が加わったかを考えると、これまでは列車運行事業者で各種運賃を設定する際に、運賃に細かな条件付けを行い、運賃収入をコントロールしていたのが、運賃体系の単純化により、運賃収入のコントロールが難しくなったからと考えられる。また、単純化したことによって、それぞれの運賃が適用できる範囲が広がり、利用者が特定列車に集中することが予想されるため、分散を図るために列車単位で制限を加えて列車毎の利用者数と運賃収入を均衡にすることが考えられる。

この運賃体系の変化によって、利用者の運賃に対する満足度の変化はまだわかっていない。2008年春のNational Passenger Survey時点では、まだ新しい運賃体系が導入されていない状況であり、2008年秋の調査結果はまだ公表されていない。また、各社の収入がどの程度変化したかについても、決算等がまだ公表されていない状況である。このため、運賃制度自体の評価と今後の運賃体系の方向性は各種資料が出揃う来年以降でなければ評価は難しい。英国運輸省・ATOC・Passenger Focusの目論見通りに利用者の満足度が向上し、ひいては利用者数が向上するかどうか注目して見ていきたい。

[参考文献]

- [1] Fares Review Conclusions 2003, 2003. 6, SRA
- [2] Passenger Focus ウェブサイト
(<http://www.passengerfocus.org.uk/>)
- [3] National Passenger Survey 2006.1, 2006.7, 2007.1, 2007.7, 2008.1, 2008.7, Passenger Focus
- [4] Delivering a Sustainable Railway, 2007.7, DfT
- [5] ATOC ウェブサイト
(<http://www.atoc.org/>)
- [6] National Rail Enquiries
(<http://www.nationalrail.co.uk/>)