

英国の旅客鉄道およびバス事業の参入自由化とネットワークの維持に関する課題

くろ さき ふみ お
黒 崎 文 雄*
ふじ やま たく**
藤 山 拓**

1994年に行われた英国の国鉄改革においては、旅客部門ではフランチャイズ制が導入された。その後、一部の路線については、オープンアクセスを認めるなど、現在は2つの制度が混在して運営が行われている。

一方、バス輸送の自由化は1986年から実施されている。地域の特性が影響している可能性もあるが、公的主体が運行計画を保持した上でフランチャイズ制を導入したロンドンの方が、参入・運賃などがほぼ全面的に規制緩和されたロンドン以外の地域と比較して、乗客の増加や補助金の削減に効果が認められる。英国におけるこれらの施策の動向と結果は、わが国の交通の規制緩和のあり方を考える上で注目に値する。

はじめに

鉄道輸送もバス輸送も、ネットワークにより旅客にサービスの提供を行う産業である。多くの場合、これらのネットワークには輸送事業者が黒字となる路線と、赤字となる路線があり、同一の路線であっても、朝夕をはじめとする旅客需要が多い時間帯と、需要が少ない時間帯が混在している。また、輸送事業者の利益が見込めない路線や時間帯においても、ネットワーク全体のサービス水準の維持のため、あるいは社会的な便益のために必要とされる輸送サービスが存在している。

このような特徴をもったネットワークサービス産業である鉄道輸送とバス輸送に対し、英国は、フランチャイズ制とオープンアクセスという全く

異なる手法を採用して規制緩和を行っている。本稿では、英国の旅客鉄道輸送と域内バス事業の規制緩和について、それぞれの手法と結果について報告するとともに、英国の経験からわが国の交通サービスに対する参入自由化とネットワークの維持に関する留意点についても考えることとする。

1. 欧州の鉄道政策および英国の鉄道運営

(1) 欧州の鉄道政策と上下分離

英国の鉄道運営の形態を論じる前に、欧州の鉄道政策についてみておきたい。1991年に採択されたEU指令91/440に代表的に示されるように、近年の欧州の鉄道政策は、上下分離により鉄道事業者間に競争を導入することを基本方針としている。

この政策の背景には、鉄道は電気、ガス、通信

* (財)運輸調査局調査研究センター部長、Ph.D.

** 英国ロンドン大学 (UCL) 交通研究所 専任講師、Ph.D.

産業と同様にインフラ費用等の初期の設備投資が膨大である費用逓減産業であることが挙げられる。このような産業においては、「規模の経済性」が存在し、平均費用は生産量の上昇とともに逓減する性質を有する。このため、従来は規制当局が参入規制のもとで1社の供給者がサービスを供給することが一般的であった。また、複数の会社が設備投資を行った上で競争した場合、競争に敗れて撤退する会社が行った設備投資は、資金の回収が不可能な巨額の埋没費用になるため、民間企業の側としても市場参入には大きなリスクが存在していた。

このような鉄道事業の特性を背景にして、欧州の鉄道政策は、上下分離により輸送事業者から膨大な初期設備投資が必要な部門を切り離し、輸送事業者間相互の競争を促進することを目的としている。すなわち、通信産業において複数の事業者がネットワークにアクセスして競争するのが一般化したように、鉄道インフラへのアクセスを容易にすることにより、市場への参入の自由化を進める政策を採っているのである。

インフラ施設を鉄道会社が保有する運営形態が一般的な日本から見ると、欧州が指向する上下分離の形態は、極めて特異な運営形態に映る。しかし、他の交通モードに目を転じると、道路、空港、港湾施設はどれも輸送事業者から独立した固定施設となっている。つまり、これらの交通モードは従前から上下分離の形態で運営されており、上下一体で運営されていた鉄道輸送の方が特異な形態であったともいえる。

一方で、EUが志向する鉄道の上下分離は、日本における整備新幹線等における公的資金の導入を主目的とした上下分離の形態とは異なり、ダイヤ配分等の業務は輸送事業者ではなくインフラ管理者の責務となっている。すなわち、複数の組織が連携して鉄道運営している点は、鉄道事業者が

実質的にすべての鉄道運営を行っている整備新幹線等の上下分離の形態とは大きく異なっている。このため、欧州においては上下分離政策の導入の当初から運営の非効率性の議論が存在していたが、特に近年、欧州型の上下分離については、その有効性に関する議論が活発に行われている。例えば、英国においては2011年5月にマクナルティ・レポートと称される英国の鉄道の非効率性を批判する報告書が発表され、極端な上下分離の形態によって生じた問題点などに言及している。また、このレポートを受けて、2012年3月には英国運輸省は改善案をまとめた報告書を提示しているが、この中では効率性の向上のためには、「上」に相当する輸送事業者と、「下」に相当するインフラ管理者(ネットワークレール)が緊密に協力することの重要性が述べられている。さらに、2012年11月には鉄道事業者およびインフラ管理者で構成される業界団体のCERは、「輸送密度の大きい路線においては、欧州型の上下分離による鉄道運営は高コストになる」旨を主張した報告書を発表している。

これらの報告書に示されるとおり、EUが志向する鉄道の上下分離形態は、上下間において多大な調整業務が生じるために、その政策の有効性について、現在でも活発な議論が続いている状況にある。むしろ、政策の導入から20年余りが経過した現在、各国の豊富な実績とデータを基に、政策の有効性に関する議論がこれまで以上に高まっている状況ともいえる。欧州の鉄道政策が、鉄道運営の効率化に結びつくか否かについては、非常に興味深いテーマであるが、本稿においては、市場参入の方式に焦点を絞った上で諸問題について考えることとしたい。

(2) 英国の鉄道運営

1) 英国の鉄道改革と運営形態

英国の国鉄改革について、簡単に振り返ってお

く。英国国鉄は、1994年に改革が行われ、上下分離方式により列車運行会社 (Train Operating Company, 以下「TOC」という)、インフラ管理会社および車両リース会社等の組織に分割された。この改革にあたり、貨物部門と旅客部門は分離された上で、市場参入については異なる方式が採用されている。どちらの部門に対しても「競争の導入」という政府の強い意向が反映された形態となっているが、貨物輸送については、複数の貨物会社がオープンアクセスにより市場内で相互に競争し合う方式が採用されている。これに対して、旅客輸送については、地域別、線区別に25のフランチャイズ(営業権)が設定され、基本的には営業権を獲得した TOC の1社が運営する方式が採用された。

上記のとおり、英国の鉄道輸送においては貨物部門と旅客部門で全く異なる市場参入の方式が採用されている。

2) 輸送市場への参入方式と特徴

大規模な固定施設を必要とする鉄道であるが、上下分離により輸送事業者は埋没費用となる巨額なインフラ施設への投資から解放されるため、市場に参入しやすくなることは上節で述べた。ここで、市場への参入方法であるフランチャイズ制とオープンアクセスについて特徴を述べる。

フランチャイズ制は、「市場参入のための競争 (competition for the market)」とも呼ばれ、競争入札によって期限付きの営業権 (フランチャイ

ズ)の獲得を争う方式である。英国の鉄道旅客輸送は、大部分の路線が赤字であるために、民間の輸送事業者を参入させるためには補助金の支給が必要となる。このため、列車本数等のサービス水準は当局側が設定し、その輸送サービスの提供について最も少ない補助金の金額を提示した輸送会社に営業免許を与える入札方式が基本となっている。また、大都市圏等の黒字のフランチャイズについては、輸送事業者から当局側に納める金額を基本にして入札が実施されている。

これに対して、オープンアクセスは、「市場での競争 (competition in the market)」とも呼ばれ、複数の事業者が同一の市場の中で競争し合う方式である。鉄道分野においては、豪州の州際鉄道などで事例はあるものの、欧州以外の地域においては一般的な鉄道運営の方法とはいえない。しかし、2007年までに国内を含めた鉄道貨物輸送の自由化が規定されていたため、欧州の貨物部門においては、オープンアクセスにより複数の輸送事業者が同一の軌道上で競争を行う状況は一般化している。

表 フランチャイズ制とオープンアクセスの比較

フランチャイズ制 (市場参入のための競争)	長所	<ul style="list-style-type: none"> 非採算の路線も含めたネットワークの維持が可能である 競争的な環境の下で補助金の支給が可能である 費用削減やサービス改善に向けたインセンティブを付与できる
	短所	<ul style="list-style-type: none"> 入札に際する共謀のリスクがある 応札者が少数の場合には、応札が競争的にならない 応札者が必ずしも効率的な事業者であるとは限らない 入札は、事業経験などから既存事業者に有利 当局側が事業内容に詳しくない場合、サービス水準等の盛り込みが容易でない 楽観的な見込みで応札を行った場合、事業権を獲得後に、経営困難に陥る場合がある (いわゆる「勝者の呪い」) その他 (長期的な視点に立った経営が難しい、複数の TOC 間の調整が困難、等)
オープンアクセス (市場での競争)	長所	<ul style="list-style-type: none"> 複数の事業者間が同一の市場で常に競争を行うため、激しい競争が期待できる
	短所	<ul style="list-style-type: none"> 輸送事業者の参入は、黒字の路線のみに限定される 黒字路線でクリーム・スキミングが生じ、非採算路線を運営する余力を既存の交通事業者から奪うことにつながる

出典：堀 (2000)、Kurosaki (2008) をもとに筆者作成

この2つの市場参入方式は、全く異なる長所・短所を有しており、これらについて表にまとめた。

3) 現在までの変遷および最近の動向

表に示されるように、フランチャイズ制も多くの課題を抱えている。英国では、ウエストコースト本線の次期運営事業者の選定入札について現行事業者が入札の見直しを求めた訴訟の影響により、現行契約期限の直前の2012年12月初めまで次期事業者が決まらなかった。民営化以降、フランチャイズ制は、このような多くの問題に直面してきた。

しかし、英国の旅客鉄道の場合、オープンアクセスが機能する黒字の路線は少ないこともあり、フランチャイズ制を基本に困難を克服しながら鉄道の運営を行ってきている。例えば、フランチャイズの期間が短い場合、長期的な視点に立った経営が困難であるため、当初は7年が標準であった契約期間は、今後は15年に延長されようとしている。また、当初は25あったフランチャイズの数については、「規模の経済性」や異なる TOC 間の調整業務の削減等を考慮して、19に変更されている(2012年12月現在)。

改革後の大きな変遷として、英国の国鉄改革時には、フランチャイズ制による運営のみであったが、近年は、新規事業者がオープンアクセスにより市場参入を図り、フランチャイズ事業者と競争している路線も一部に存在するようになっている。つまり、英国においては、旅客鉄道における市場参入の方法として、異なる2つの制度が並存している。

しかし、オープンアクセスによる参入の自由化は、黒字路線においては輸送事業者間の激しい競争が期待できる一方、多くの非採算の路線においては、輸送事業者の参入は期待できない。また、競争入札によりフランチャイズを獲得した事業者は、黒字路線のみに参入したオープンアクセス事業者のクリーム・スキミングを受けるために、赤

字路線の運営に必要な利益を確保できない事態に陥ることになる。さらに、オープンアクセスにより複数の運営事業者が同一軌道上で運営する形態は、「規模の経済性」が働かなくなることによる非効率性や、運営形態や輸送形態の複雑化に伴う組織間の調整業務の増大、過当競争による安全性やサービスの質の低下等にも留意する必要がある。

鉄道の旅客輸送市場への参入に関する2つの制度を巡る議論は、欧州全体においても統一が図られているとは言い難い状況であるが、英国運輸省は、2012年3月に提示した前述の報告書において、「英国の財政をかんがみてオープンアクセス路線の増加は望まない」と述べている状況にある。

2. 英国のバス事業の規制改革と結果

(1) 英国のバス事業の規制改革

本節においては、日本より早く自由化が行われた英国の域内乗合バスの規制改革についてその概要と結果を紹介する。

英国においては、ロンドンを除く全土において1985年交通法によって域内バスサービスの規制緩和が行われた。これにより、一定の要件を満たせば輸送市場に自由に参入ができるようになり、同一の路線で異なるバス事業者が相互に競争する状況も見られるようになった。全体の8割以上の路線が営利ベースの運行となったが、非採算であるが社会的に必要な路線については、競争入札によって補助金を支給する政策的な対応がなされている。一方、ロンドンでは、競争入札により路線毎にフランチャイズ(営業権)を交付する方式が採用された。このように、英国においては、ロンドンとその他の地域においては、異なる手法を用いて域内バスの自由化が行われている。それぞれの地域における規制改革後の動向と結果について、以下に略述する。

(2) 規制改革後の動向と結果

1) ロンドンを除く規制緩和地域

ロンドン以外の地域においては、規制緩和後は域内バス事業への新規参入が自由化され、同一路線においても複数の事業者が運行することが可能になった。鉄道のオープンアクセスと同様な施策が採用されたといえる。

市場への参入形態としては、新規路線の開設や空白時間帯での運行という手法もあるが、最も多くみられたのは、既存事業者と重複した運行である。それも、利益を計上できる見込みがある都市部の繁忙路線に多くの事業者が参入を行っている。時間帯についても、既存の事業者は早朝から深夜までの終日の輸送サービスを提供しているのに対し、新規事業者の多くは、需要の見込める通勤時間帯を含む昼間の時間帯のみに参入した。バス輸送市場の「クリーム・スキミング」により市場参入を果たしたといえる。

規制緩和後の結果としては、残念ながら、バス輸送のサービス向上につながったとは言い難い状況となった。路上での競争は、乗客の獲得競争の激化となり、「バス戦争」とも呼ばれる状況となった。新規事業者の一部には、既存事業者よりも先にバス停に到着し、そこでしばらく停車して多くの乗客を獲得しようとするなど、旅客のサービスの低下につながる事例も増えることになった。旅客にとっては、定時間隔の運行や他の路線との調和など交通のネットワーク性の向上が大切である。しかし、複数の事業者の過当競争の中では、事業者間の調整を図ることは困難になり、運行パターンの頻繁な変更など輸送サービスは混乱した。また、共通乗車券等の構築の遅れや、他の事業者のバスへの乗り換えの配慮に欠けるダイヤが設定されるなど、ネットワーク性が弱体化する状況に陥った。

長期的には、補助金の削減と引き換えに都市部では運賃が大幅に上昇し、バスサービスに対する利用者の信頼性は低下する結果となった。また、規制緩和によってバス総走行距離が増加したにもかかわらずバス利用者数の低迷傾向に歯止めをかけることはできなかった。

2) フランチャイズ制が導入されたロンドン

ロンドン市内では、その他の地域とは異なりフランチャイズ制により競争原理を導入することになった。すなわち、規制当局がサービス水準や運賃などの応札基準を公表し、競争入札により選定された事業者に、一定期間の営業権が付与される方法である。路線単位で入札は行われ、新規参入の機会を確保するために通常の契約期間は5年とされた。

ロンドンではフランチャイズ制が導入されて以降は、それまで減少していた輸送量が増加に転じるなど、ロンドン以外の規制緩和地域と対照的な結果を示すことになった。

3) 両地域の比較および最近の動向

輸送量の変遷のみを見ると、フランチャイズ制を導入したロンドンの方が、市場参入の自由化を行ったその他の地域と比較して良好な結果を示している。たしかに、大都市のロンドンとその他の地方都市では、モータリゼーションの進展や道路混雑、駐車場の制約などの環境が大きく異なるために、両地域の対照的な結果の原因を単純にバス輸送市場への参入方法の差異に帰することはできない。また、フランチャイズ制が有効に機能するためには、競争入札が適切に実施されることも必要である。

しかし、英国の域内バス事業の規制改革の事例の結果としては、規制当局がサービス水準等の管理を行い、輸送サービスの調和を図ったロンドン市内の事例の方が、新規参入の自由化により浪費的競争を発生させたその他の地域と比較して、輸

送量の推移が良好であったことは非常に興味深い点であるといえる。

規制緩和政策の導入の結果、採算路線の輸送サービスのみでは旅客のニーズに応えることはできず、また、自由化のみでは理想的なバス輸送サービスを実現することができないことが認識されるに至った。このため、1990年代以降は、ロンドン以外の地域においても、自治体がバス輸送会社と共同で輸送サービス改善を進める取り組みが始められている。つまり、英国では自由化の結果を踏まえ、規制緩和地域においても、民間バス会社の経営努力を活かしながら、各自治体がより主体性を持って総合交通政策の観点から調整を行う方向に改善される状況にある。

3. 交通サービスの規制緩和とネットワークの維持について

(1) わが国の交通サービスの規制改革

これまでは英国の事例を概観してきたが、本節では、わが国の鉄道と乗合バスの規制緩和の動きを振り返りたい。

旅客鉄道分野については、2000年3月に改正鉄道事業法が施行され、需給調整規制が廃止されている。新規参入に関しては、鉄道事業は埋没費用につながる初期の設備投資金額が膨大であるため、今日の成熟した交通市場に新たに大規模な参入を行う事業者は現れず、市場が混乱する事態には陥っていない。今後の重要な課題としては、日本の鉄道の大半を占める非採算の路線の中で、真に必要な路線を如何にして効率的に運営していくかという点が挙げられよう。このような非採算の路線の運営にあたっては、英国で行われているフランチャイズ制は参考になると思われる。興味深い事

例としては、南海電気鉄道の撤退を受けて、両備グループの和歌山電鐵が貴志川線の運営を行っている。競争入札による契約ではないものの、公設民営方式のこの事例はフランチャイズ制との共通点も多く、市場参入の視点からも一つのモデルケースといえる¹⁾。

次に、乗合バス事業についてみたい。バス事業は、鉄道事業とは異なり膨大な初期投資は不要である。すなわち、大きな埋没費用を抱えるリスクがないために、民間企業が比較的に入参し易い市場であるといえる。乗合バスの需給調整は、2002年2月に廃止されており、参入については、「免許制」から、安全性等の基準を満たせば参入を許可する「許可制」に変更されている。また、運賃は上限認可制に緩和されているため、一部の都市においては他の運輸業種から低運賃により事業参入を行い、既存の事業者と競合する事例がみられるようになってきている。このような市場参入の自由化は採算路線の活性化を図れる可能性はあるものの、都市中心部の輸送サービスにより利益を計上し、内部補助によって郊外の必要な路線の運営を行ってきた既存の事業者がクリーム・スキミングに晒され、従前のネットワークサービスの維持に困難をきたす懸念がある。英国の自由化の事例をみても、事業者間の浪費的競争の回避や、商業的には成り立たないが社会的に必要な路線に対する公的補助の仕組みについて十分な対応が必要であると思われる。

(2) 英国の経験からの示唆

— 市場参入の自由化と諸課題

本稿のはじめに述べたとおり、鉄道・バス輸送は非採算の路線、時間帯であっても社会的に必要とされる輸送サービスも存在している。このよう

1) 和歌山電鐵貴志川線の再生事例については、辻本(2012)が論じている。

な非採算の輸送サービスを、運営の効率性を確保しながら如何にして提供していくかという問題は、交通政策の重要な課題の一つであり、欧州をはじめとする各国において試行錯誤が続けられている。

公営企業に対する赤字補填による交通サービスの提供は、徐々に運営の非効率を招く可能性が高いことを踏まえると、民間企業が旅客輸送市場に参入した上で交通サービスを提供することは合理的な面が大きいといえる。この場合、ネットワークサービスの中で、どの程度まで民間企業に内部補助を求めるかという問題は、効率的な交通の運営あるいは補助金を低減する上で、重要な問題であると思われる。経済学の分野においては、内部補助は資源配分上のロスを生じさせる要因とみなされている。現実的にも、社会的な役割を終えたと思える一部の地方の赤字ローカル線を、大都市圏の鉄道利用者の収入により、将来にわたって運営し続けることについては利用者の理解が得られるとは言い難い。経営の面からも、交通市場が競争的になる中で、不採算の交通サービスを内部補助によって維持する運営は、採算性のある交通サービスの競争力を低下させ、結果として鉄道をはじめとする公共交通の市場分担率をさらに低下させることにつながる危険性がある。過度な内部補助の継続は、日本をはじめ海外の多くの国鉄が過去に競争力を失い、経営困難に陥った大きな要因になっている。この事実は、今後の公共交通のあり方を考える上でしっかりと踏まえる必要があると思える。

一方で、残念ながら日本の財政は公共交通に十二分な外部補助を供給できる状況にあるとはいえない。内部補助が、交通ネットワークの維持・整備には有効である点を考慮すると、今後の日本の交通サービスのあり方を検討するにあたっては、非採算であっても社会的に真に必要な交通サービスについては、許容できる範囲の内部補助を有効

に活用していく発想が必要であるように思われる。

この点から考えると、社会的に必要な交通輸送サービスを、少ない補助金によりネットワークとして維持運営していくためには、全面的な規制緩和により市場参入を自由に認める政策ではなく、英国の旅客鉄道のフランチャイズ制やロンドンの域内バスの運営手法のように、黒字路線・サービスで生じる利益をフランチャイズ内の非採算サービスに内部補助する運営形態も合理的であると考えられる。オープンアクセスに代表されるように、交通サービス市場への自由参入を認めた場合には、収益性の高い路線、時間帯のみに参入が相次ぐ。その結果、山内・竹内(2002)が論じるように、「赤字路線の維持のために黒字路線の運賃を高く設定せざるをえない既存の交通企業は、赤字路線を経営しないで済む新規参入企業に、良好な市場を食い荒らされる『クリーム・スキミング』を受ける」ことになることは明らかである。今後の日本の公共交通をネットワークとして維持していくためには、英国のバス事業の規制改革の結果をみても、免許や許認可の付与により、交通市場への参入を一定程度規制することは合理的であるように思える。少なくとも、ネットワーク全体としての地域の交通計画や、非採算路線をどのように維持・運営していくのかという点について十分な検討と対策が必要であろう。

おわりに

日本においては、今後、高齢化と人口減少が進展することを踏まえると、非採算の輸送サービスがさらに増加するものと思える。しかし、特に地方をはじめとする日本が豊かな成熟社会へ転換していくためには、欧州の多くの都市のように公共交通が機能するまちづくりをめざす必要がある。このとき、今後も増加する非採算の輸送サービス

を如何に確保していくかという問題は、必要な転換に向けた大きな鍵になると考えられる。

この点については、人口密度が低く、交通輸送についても非採算の歴史が長い欧州諸国は、人々が豊かな生活を送れる成熟したまちづくり、それを支える交通運営手法について、豊富な経験を有している。本稿で述べたとおり、市場参入の自由化については、英国をはじめとする各国が、今日においても試行錯誤を続けている過程といえるが、日本はそのような海外の努力からも謙虚に学ぶ必要があるといえよう。

日本は、世界から尊敬される鉄道輸送サービスとそれを支える公共交通サービスの実現を果たした。現在、人口減少、モータリゼーションの進展と都市のスプロール化に起因する輸送量の減少に直面し、これらの公共交通の運営の継続が困難になりつつある。すなわち、これまでの交通事業者の自助努力のみに頼った公共交通の運営形態は、大きな変革期を迎えているといえる。先人が築き上げた鉄道と公共交通輸送ネットワークを、将来の環境に適合させながら運営していくことは、現代の日本人に課せられた大きな課題であるとともに、豊かな成熟社会に転換していく上での重要な鍵の一つであろう。また、この課題を達成することが、将来においても日本が交通とまちづくりの分野で世界から尊敬される国であり続けるために最も重要な点であるように思われる。

[参考文献]

- [1] 宇都宮浄人(2012)『鉄道復権：自動車社会からの「大逆流」』, 新潮選書。
- [2] 国土交通省(2003)「国土交通白書(平成15年版)」, ぎょうせい。
- [3] 塩見英治(2011)『現代公益事業』, 有斐閣。
- [4] 辻本勝久(2012)「和歌山電鐵貴志川線の再生と

今後の課題」, 『運輸と経済』, 第72巻第8号, pp.82-92, 運輸調査局。

- [5] 日本交通学会(2011)『交通経済ハンドブック』, 白桃書房。
- [6] 日本政策投資銀行(2001)「規制緩和後の英国バス・サービスの動向：民間の競争をサービス改善へと誘導するための官民パートナーシップ構築」, 日本政策投資銀行ロンドン駐在員事務所報告39。
- [7] 堀雅通(2000)『現代欧州の交通政策と鉄道改革：上下分離とオープンアクセス』 税務経理協会。
- [8] 松澤俊雄, 山根智仁(1998)「英国域内バス事業の規制改革についての研究」, ITPS レポート 9803号。
- [9] 山内弘隆, 竹内健蔵(2002)『交通経済学』 有斐閣アルマ。
- [10] Davison, L. and Knowles, R. (2006) “Bus quality partnerships, modal shift and traffic decongestion”, *Journal of Transport Geography*, No. 14, pp.177-194.
- [11] Department for Transport(2012) “Reforming our Railways : Putting the Customer First”, DfT.
- [12] Department for Transport and ORR(2011) “Realizing the Potential of GB Rail-Final Independent Report of the Rail Value for Money Study”, DfT and ORR.
- [13] Kurosaki, F. (2008) “An Analysis of Vertical Separation of Railways”, Ph.D. Thesis, The University of Leeds.
- [14] Velde, V. et al. (2012) “EVES – Rail Economic effects of vertical separation in the railway sector”, CER.
- [15] White, P. (1997) “What Conclusions can be Drawn about Bus Deregulation in Britain”, *Transport Reviews*, Vol.17 No.1.