

イギリスの旅客鉄道におけるフランチャイズの変遷

こやくまる さち こ
小役丸 幸子 調査研究センター主任研究員

はじめに

イギリスでは輸送事業とインフラ事業が分離されており（上下分離）、旅客輸送は方面・地域別または線区別に分割され、その運営は列車運行会社（Train Operating Company：TOC）が行う。TOCは現在18だが、これらのTOCはフランチャイズ（期間限定の営業免許）により運営されている。1994年の鉄道改革以降、このフランチャイズ制度が導入されているが、時代の流れとともにフランチャイズの分割数やその運営権取得者（＝フランチャイジー）などTOCを取り巻く環境は変化している。本稿では、その変化と最近の課題について取り上げる。

1. フランチャイズ制度

フランチャイズ制度においてはTOCの運営権をめぐる競争入札が行われる。競争入札では、フランチャイズ監督機関の管轄下、予備審査及び本審査の2段階で実施される。予備審査でフランチャイジー候補者を絞り込んだ後、本審査で最終的なフランチャイジーを決定し、フランチャイジーとフランチャイズ監督機関との間で、当該TOCの運営に関してフランチャイズ協定が結ばれる。フランチャイズ運営期間は入札募集の段階で運輸省により前提条件として定められており、おおむね7～9年である。

フランチャイズ入札の審査で重視されるのは、フランチャイジーの財務状況、フランチャイジーが提供するサービス内容と列車運行計画、運賃、そしてTOCが必要とする国からの補助金（ある

いはプレミアム）の額である。特に財務状況は予備審査の段階で確認が行われ、その上で、本審査において、サービス提供のための投資計画が安定した最適な形で提示されているかどうかを検討される。

なお、フランチャイズの監督機関は基本的に運輸省であるが、地域交通行政機関の場合はコンセッション契約と言われ、現在、スコットレール、マージーレール、ロンドン・オーバーグラウンドの3つのTOCは、それぞれスコットランド行政府、マージーサイドPTE（大都市圏旅客輸送公社）、ロンドン交通局とコンセッション契約を結んでいる。近年、フランチャイズ運営においては地域との連携強化が図られており、運輸省ではなく、TOC運行エリアの行政機関がフランチャイズ（コンセッション）の当事者となるケースが増えつつある。

2. フランチャイジーの推移

英国鉄の民営化時に25あったTOCは、その後、運営の効率性の観点から、運輸省により何度か統廃合が行われ、現在は18である。また、TOCの運営を行うフランチャイジーは、TOCを単独所有するケースと、2社でジョイントベンチャーの形態により運営するケースがある。フランチャイズをめぐるこれまでの流れは表のとおりである。

フランチャイズが開始されてから20年の間には、フランチャイジーの途中撤退を受けて国がTOCを運営したり（イースト・コーストTOCの国による運営）、フランチャイズを統括する運輸省の過失により一度決まったフランチャイジーが白紙撤回される（ウェスト・コーストTOCのフラン

表 イギリス鉄道のフランチャイズの動き

1994年	・TOCの創設 (TOCの数25)
1996年	・本格的なフランチャイズの開始 フランチャイジーの数11
2004年～2006年	・運輸省による新たな鉄道政策 → 2005年鉄道法 戦略的鉄道委員会の廃止や地域との連携強化 ・フランチャイズ再編
2009年11月～2015年3月	・イースト・コースト TOC の国による運営
2012年	・ウェスト・コースト TOC のフランチャイズ問題
2016年12月	・TOCの数18, フランチャイジーの数8

チャイズ初期の代表的なフランチャイジーであったが、2007年12月にフランチャイジーとなったイースト・コースト TOC の運営から2年足らずで撤退して以来、TOCの保有数を減らしている。

チャイズ問題) といった、制度を揺るがすような大きな問題も発生したが、その都度、修正が行われ、現在に至っている。

(1) フランチャイジーにおける TOC の保有状況

図1では、フランチャイズ草創期以来のフランチャイジーの TOC 保有数の推移を示している。

2016年12月現在のフランチャイジー数は8だが、最も多くの TOC を抱えるフランチャイジーはドイツ鉄道グループのアリバである。以前は、ナショナル・エクスプレスやファースト・グループなどイギリスのバス会社がフランチャイジーとして数多くの TOC を運営していたが、近年、ステージコーチ以外は TOC の保有数を減らす傾向にある。特にナショナル・エクスプレスはフラン

イギリス以外の鉄道会社を母体とするフランチャイジーで、前述したドイツ鉄道系のアリバをはじめ、フランス国鉄系のケオリスやオランダ鉄道系のアベリオなどが挙げられる。アリバはもともとイギリスのバス会社であったが、2010年にドイツ鉄道が同社を買収したことによりドイツ鉄道グループの傘下となり、ドイツ鉄道が有していた TOC を継承することでアリバの TOC 保有数は飛躍的に増加した。

(2) フランチャイジーのシェア

次いで、収入ベースでの主要フランチャイジーのシェアを示したのが図2である。

2005年度時点で最も高いシェアを占めていたのはファースト・グループで24%、次いでナショナル・エクスプレス・グループの20%である。

図1 主なフランチャイジーと TOC 保有数の推移

	ファースト・グループ	ゴビア		ナショナル・エクスプレス	アベリオ	サーコ・グループ	アリバ ¹⁾	MTR	ドイツ鉄道 ¹⁾	ステージコーチ	バージン・グループ	その他 ²⁾	TOC数
		ケオリス	ゴアヘッド										
1997年	●●●	●●●●	●●●●●							●●	●●	・フランチャイジー:6 ・TOC:11	25
2008年7月	●●●	●●●●	●●●	●●●	●●●	●●●	●●	●	●●	●●	●●●		19
2016年12月	●●	●●●●	●	●●	●●●	●●●	●●●●●			●●	●●●		18

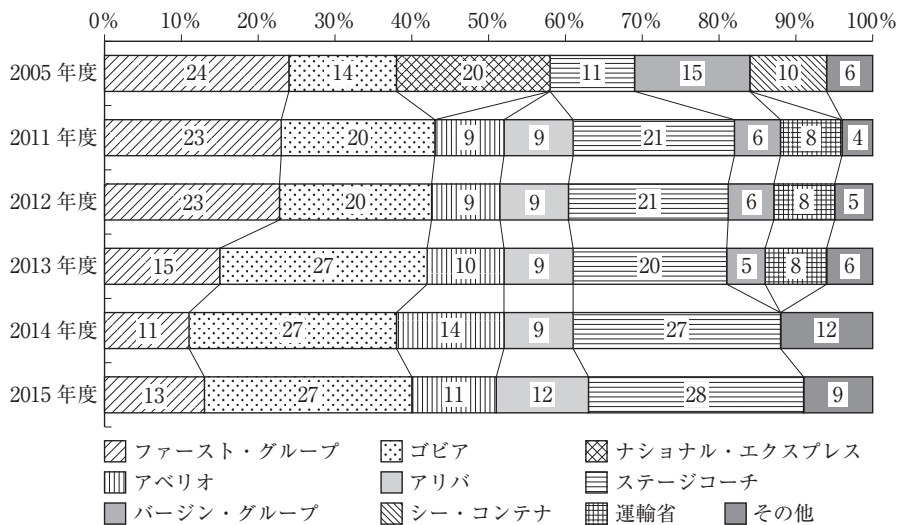
※ ●は1つのフランチャイジーが単独保有している TOC。●●は2つのフランチャイジーが1つの TOC を保有していることを示す。

注1) アリバは2010年にドイツ鉄道により買収

2) 1997年のフランチャイジー (カッコ内は TOC の保有数) は次の通り。

GB レールウェイ (1), シー・コンテナ (1), N40 トレイン (1), プリズムレール (4), コネックス (2), MTL (2)
出所: Department for Transport 等の資料に基づき作成

図2 主なフランチャイジーのシェア（収入ベース）



出典：2005年度：TAS, Rail Industry Monitor 2007
 2011年度～2015年度：The Go-Ahead Group plc Annual Report and Accounts 各年版に基づき作成

上述したように、これらは TOC の保有数が多く、フランチャイズの開始当初は代表的なフランチャイジーであった。しかし、ファースト・グループのシェアはその後漸減し、ナショナル・エクスプレス・グループのシェアもごくわずかとなっている。

2015年度においてシェアの高いフランチャイジーは、ステージコーチ（28%）と、ケオリス及びゴー・アヘッドの2社で構成されるゴビア（27%）である。両フランチャイジーとも年々シェアを拡大しており、現在はこの2者で5割以上を占めている。ステージコーチはイギリスのバス会社であるが、ロンドン都市圏の TOC のほか、パーズン・グループと共同でウェスト・コースト及びイースト・コーストの両 TOC を保有している（ステージコーチの保有比率はそれぞれ49%と90%）。

3. フランチャイズをめぐる問題

近年問題視されているのは、フランチャイズ入札者数の減少である。入札者数が減ると競争が効果的に機能しなくなるため、結果として TOC に

よる旅客サービスの内容や国の補助金／プレミアム額に悪影響を及ぼす恐れがある。そのため、国としてはフランチャイズ運営に対する市場の関心の低下に危機感を感じている。

そこで、フランチャイズの数を増やし、入札をより競争的にするとともに、フランチャイジーの多様化を図るため、2015年12月、運輸省ではフランチャイズ入札の手続きを簡素化する制度を導入した。フランチャイズ入札のための事前資格審査を行い、その審査に合格した事業者には入札参加資格を与える制度である。資格の有効期間は4年間である。

この入札参加資格を保有することで、事業者側は入札のたびに同じ情報を提供する煩雑さから解放されるというメリットがあり、国としてはイギリス鉄道への参入及び競争の促進につなげたい考えである。資格を与えられた事業者のほとんどはすでに TOC を運営しているフランチャイジーであるが、これまでイギリスでの鉄道運営経験がなかったイタリアのトレニタリアが入札資格を得ており、今後、TOC のフランチャイズ入札に参加するの注目される。

図3 アリバが運営する鉄道路線図（イギリス）



出典：Arriva 資料（Arriva UK Train, August 2016）

国が入札者数を増やし、競争を推進するもう一つの理由として、フランチャイジーの独占が挙げられる。たとえば、現在最多の TOC を有するアリバは、アリバ・トレイン・ウェールズ、チルトン、クロスカントリー、ノーザン、ロンドン・オーバグラウンドの5つの TOC のフランチャイズに加え、オープンアクセス鉄道のグランド・セントラル、ニューカッスル地域のライトレール（メトロ）、そして、多数のバス事業を運営している（図3）。

このうち、2015年12月にフランチャイズを獲得し、2016年4月から運営を始めたノーザンについて、一部の路線においてはアリバの運営する他の営業エリアが重なることから、当該区間の鉄道相互あるいは鉄道・バス間の競争関係が薄れ、それらの運賃が高くなるのではないかと懸念が競争市場委員会（CMA）より示された。CMAではこれらの鉄道やバス路線において、過度な運賃値上げを防ぐために値上げの上限を定めるように提言している。

TOC の数が以前より減少している上にフラン

チャイジーも固定されてきているため、このような独占の問題は今後も起こりうる。近接エリアで同一フランチャイジーによる TOC の運営が重なった場合、地域交通の独占という問題にどのように対応するかがこれからの課題となる。

おわりに

フランチャイズ制度の導入以来、鉄道旅客輸送量は順調に増加しており、フランチャイズによる TOC 運営は全体的には一定の評価を得ているといえる。また、新線建設及び高速化などのインフラの改良や技術の進歩に伴い、TOC の提供するサービスがさらに向上する環境も整いつつある。

一方で、前述の課題に加え、最近では、同一軌道上で複数社が運行を行うオープンアクセスへの関心の高まりや、ワンマン運転化を進めようとする TOC での長期にわたる労使の衝突など、フランチャイズにとっては厳しい状況も散見される。制度開始から20年を迎え、イギリスの旅客鉄道輸送においてフランチャイズの果たす役割がより注目されるなか、今後も利便性の高い、安定した鉄道運行を継続することができるか、フランチャイズの真価が問われることになる。

【参考文献】

- [1] Competition and Markets Authority, Arriva Rail North and the Northern rail franchise, A report on the completed acquisition by Arriva Rail North Limited of the Northern rail franchise, 2 November 2016
- [2] TAS, Rail Industry Monitor 2007
- [3] The Go-Ahead Group plc Annual Report and Accounts 2011 ~ 2016
- [4] Arriva ウェブサイト
<http://www.arriva.co.uk/>
- [5] Department for Transport ウェブサイト
<https://www.gov.uk/government/organisations/departement-for-transport>