〔研究員の視点〕

ネットワークレールの予算について

運輸調査局　主任研究員　小役丸幸子

※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました

イギリスの鉄道インフラを保有・管理するネットワークレール社の第４期（CP4：2009年度～2013年度）の予算（要求）について、同社の監督規制機関である鉄道規制庁（Office of Rail Regulation：ORR）の勧告が今年６月に発表された。ネットワークレールには、ORRよりさらなる経営の効率化がもとめられており、ネットワークレールの予算をめぐる両者のせめぎあいはしばらく続くものと思われる。

ネットワークレール

ネットワークレールは、2001年10月に破綻したレールトラックの後を受け、2002年に設立され、業務を開始した。同社は線路や橋梁、トンネル、駅等を保有し、列車ダイヤの販売と割り当ての管理、時刻表の作成、運行管理を含む鉄道路線網の運営と保守更新、投資計画の実行、主要駅の運営、保有不動産の経営等を行っている。

また、ネットワークレールは、保証有限会社（Company Limited by Guarantee：CLG）という形態で、株式を発行することができない、つまり株主のいない会社組織である。したがって、配当や報酬を受け取る株主がいないため、利潤が生じたとしても、その余剰分はすべてネットワークに再投資されることになっている。これは、破綻したレールトラックの行き過ぎた株主至上主義の反省に基づくものであり、事実上、公的な性格を持つ組織が鉄道インフラを運営していることになる。

ネットワークレールの予算の策定は、５年に１度、同社が実施すべき計画についてコストを見積もり、ORRがそのチェックを行うことからスタートする。計画の規模やそれに伴うコストについてネットワークレールとORRの間で何度かやり取りが行われ、最終的にネットワークレールの必要コスト及び収入が決定される。

もとめられる経営効率性

ネットワークレールの2009年度から５年間におけるCP4に見込まれるコストについて、ネットワークレールは311億ポンド（1ポンド＝211.98円）と見積もったが、ORRは同社の要求を全体的に抑え込む形で修正を行っており、ネットワークレールの要求を11％、33億ポンドも下回る、278億ポンドと定めた。そして、ORRはネットワークレールに対し、2014年までに、運営、メンテナンス及び更新費用を21％削減しなければならないと勧告している。

また、西海岸線近代化計画を含む、線路や駅などの大規模改良計画について、近年の鉄道利用者の増加に対応することが必要であることは十分認識されている。ただし、その一方で、ネットワークレールには事業運営の効率化を行う余地があるとして、大幅なコスト

表 1　CP4 におけるネットワークレールの支出見積り（ORR 策定）

年度	2009	2010	2011	2012	2013	合計
固定運営費 [1]	728	702	678	654	631	3,392
変動運営費 [2]	328	349	360	367	372	1,776
メンテナンス	1,020	961	910	868	825	4,584
更　　新	2,561	2,302	2,031	1,864	1,745	10,504
大規模改良	1,680	1,917	1,408	1,299	1,203	7,507
合　　計	6,317	6,231	5,386	5,052	4,777	27,763

※1　固定運営費：信号等の運営コスト、保険、年金、人材育成など
※2　変動運営費：電気料金、安全、交通警察関連費用など

の見直しがもとめられている。

ところで、表 1 によると、CP4 の期間中、ほとんどの項目でコスト削減が提示されている中、唯一、変動運営費だけは支出の増大が認められている。これは、鉄道利用者及び鉄道保守作業従事者の死亡率・負傷率を 3%低減するという安全目標に基づき、安全に関するコストの増大を見込んでいるためである。

増加傾向を示す補助金

これらの支出見積りに基づき、ネットワークレールの収入が決められる。収入については、必要支出分からさらなる効率化分が差し引かれ、CP4 全体で 265 億ポンドとなっている。

同社の収入の基盤となるのは、本来、旅客・貨物の運行会社に課される線路や駅などのインフラ使用料である。しかし、実際には、ネットワークレールの収入のうち、最も大きな割合を占めているのが国からの補助金であり、約 6 割にものぼる。完全民営化され、自立的な経営が求められていたレールトラックと異なり、ネットワークレールは半官半民の性格を持つ事業者であるため、インフラ整備のために必要とされる場合には補助金が出されている。ただ、ネットワークレールに対する補助金は、以前は 3 割程度であったが、最近は増大する傾向にある。

なお、CP4 から新たに追加線路使用料が設けられているが、これは、ネットワークレールの「7-day railway」計画に基づくものである。イギリスにおいては、週末の運行本数が月～金曜日に比べて非常に少ないが、これは日曜日が教会へ行くほかは家庭で過ごす日であった慣習の名残である。それゆえ、これまで、インフラの保守をはじめ鉄道工事は、日曜日の午前を中心に週末に行われるのが一般的であった。しかし、最近では、人々の生活及び社会の変化により、週末に営業する店舗が増え、それに伴い外出する人も増加しており、週末の鉄道利用意向は高くなっている。

だが、現状において週末の鉄道の利便性は低く、鉄道事業者の潜在的な利益が大きく損なわれていることが指摘されている。そこで、ネットワークレールでは利用者の満足度向上のため「7-day railway」計画を 2008 年 4 月に策定し、曜日に関わらずいつでも鉄道

表２　CP4 におけるネットワークレールの収入見積り（ORR 策定）

年度	2009	2010	2011	2012	2013	合　計
旅客会社の線路使用料（変動部分）	405	410	420	427	432	2,095
旅客会社の線路使用料（固定部分）	643	681	677	941	1,146	4,088
貨物会社の線路使用料	66	69	70	72	74	350
オープンアクセス事業者の線路使用料	19	19	19	19	19	94
駅使用料	134	129	125	121	119	629
追加線路使用料	212	196	192	164	159	924
その他の収入（資産の賃貸・売却等）	391	386	393	412	416	1,999
補助金	3,396	3,414	3,437	3,164	2,949	16,360
合　　計	5,267	5,304	5,334	5,320	5,314	26,539

を便利に利用できるように整備することを目的に、CP4 から運行会社に対して追加線路使用料を賦課することにしている。

このような ORR の勧告について、要求した予算を削られ、経営効率化を促されたネットワークレールは、当然不満を抱いている。施設の老朽化のみならず、輸送量の増大に伴い、インフラの維持・更新には膨大な費用を要する同時に、高い技術レベルを有する作業員の確保・養成に多大な時間と投資が必要とされる。それゆえ、ネットワークレールでは、ORR の提示する金額では、旅客及び貨物鉄道運行会社が期待する水準のサービスを提供することができないとして、ORR と対決する姿勢を強めている。今年 10 月末には CP4 におけるネットワークレールの予算が確定する予定である。