



風力発電の電気を一部使用して走行する電車(マルメ、スウェーデン)

イギリス鉄道西海岸線の改良について

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

イギリス鉄道の西海岸線(West Coast Main Line, 以下「WCML」)は、イギリスにおける主要幹線のひとつで、首都ロンドンから主要都市のバーミンガム、マンチェスター、リバプールを経由し、スコットランド(グラスゴー)までを結ぶ路線(ロンドン～グラスゴー間:約650km)である。

このWCML改良工事は1998年の計画策定から紆余曲折を経ながら10年間に及ぶ長い歳月をかけ、2008年12月ようやく完了した。本稿では、WCMLの改良に関するこれまでの経緯と今後の展望についてまとめる。

1. WCML 改良計画の推移

WCMLはイギリスの主要幹線でありながら、財政難からインフラのメンテナンスやリニューアルが十分に実施できない状態が長く続いた。そのため、1994年の英国国鉄の民営化時には、大規模な改修工事が必要とされるほど、インフラの状態は悪化していた。そのような状況下、1998年6月ようやく、現在の「WCML改良計画」が策定さ

れた。

当初、この計画では運行本数を増大するとともに、2005年までに列車の最高速度を225km/hに引き上げて、所要時間を大幅に短縮することが検討されていた。それに基づき、駅やジャンクションなどの改良も行われたが、1999年末になり、このプロジェクトを進めていた鉄道インフラ会社であるレールトラックの財政状況が悪化し、改良工事が計画通り遂行できない事態となった。また、長期にわたる工事期間中に信号設備等の技術水準が向上し、当初の予定のものでは十分な基準を満たすことができないという問題も生じた。

これに加えて、さらに切迫していたのが、計画に対する資金調達である。WCML改良計画の当初の予算は22億ポンド(1ポンド=140.3円)であったにもかかわらず、その後、年を追うごとに増加し、一時は145億ポンドにまで膨れ上がっていた。

WCML改良計画の費用が年々増大した理由としては、プロジェクトに対する当初の見積もりが低すぎたことが挙げられる。このような事態が生じた直接的な要因は、WCMLの通常運行を中断させることなく改良工事を実施することを計画していたのに対し、それに伴うコスト見積もりが不十分のまま、実現可能性が不透明な新技術の信号を開発・

導入しようとしたことであった。実際、これらの作業は想像以上に困難を極め、工事の遅延とコストの高騰を引き起こしたのである。

だが、2003年には WCML 計画に対する費用の上限が99億ポンドと定められたため、その枠内に収めるためには、プロジェクトの見直しをせざるをえない状況となった。そのあおりを受けたのが列車の高速化である。計画のスタート段階では225km/hに速度を引き上げ、高速走行を可能とするインフラ整備を目指していたものの、コストの観点から200km/hへとグレードダウンすることになり、WCMLの高速化は大幅な見直しを図られることとなった。

2. 改良による効果

このように、WCML改良工事は最終的に90億ポンドの費用を要してようやく完成したが、主な改良点は所要時間の短縮と運行本数の増大である。特に前者については、ロンドンから WCML 沿線の主要都市への所要時間を最大30%短縮した。1998年の改良計画策定時には1時間43分かかっていたロンドン～マンチェスター間の所要時間が改良後には1時間12分に、ロンドン～マンチェスター間は2時間41分が1時間58分に、そして、ロンドン～グラスゴー間は5時間6分が4時間10分へとそれぞれ短縮しており、その効果が期待されている。

また、WCMLの今後の見通しを考える上でポイントとなるのが定時性である。イギリスの鉄道は全般的に遅延が問題となっているが、特に WCML においては、2007年の終わりから2008年初めにかけて、何千人もの鉄道利用者が工事による遅延の影響を受けた。これにより、ネットワークレール

は鉄道規制庁より1,400万ポンドという記録的な罰金を科される結果となった。たとえ所要時間が短縮し、運行本数が増えても、定時性が守られなければ、それらの改良効果の意義は薄れてしまうだけに、定時運行を確保することが重要となる。

3. 今後の課題

2007年のサブプライムローン問題に端を発する世界不況は各国で様々な影響を及ぼしているが、イギリスにおいても鉄道旅客輸送量の伸びにかけりが見え始めている。同国における2002年度以降の旅客鉄道輸送人キロは右肩上がりが増加し、特に2005年度以降は対前年比5～6%の増加率であった。だが、2008年度の第三四半期(2008年10月～12月)の輸送人キロは、前年度同期に比べると1%の増加率に過ぎず、インターシティ(都市間)とローカルの増加率の落ち込みが目立つ。しかし、それ以上に深刻なのはロンドン首都圏近郊エリアで、同エリアの旅客輸送人キロはマイナス0.1%と減少に転じている。

また、1990年代半ばより好景気と伝えられ、失業者も減少し続けてきたイギリスであるが、2008年11月～2009年1月期の失業率は前年同期より1.3%上昇し、1997年以降最も高い6.5%を示している。また、ロンドンの失業率はイギリスの全国平均よりさらに高い7.5%となっており、鉄道利用にも影響を及ぼしていることが推測される。

民営化以降、好調な輸送量に支えられてきたイギリスの鉄道にとって、現在の経済情勢は非常に厳しいものであるが、鉄道関係者は、WCML改良を大々的にPRし、その効果を前面に打ち出すことで、鉄道の利用促進を図っていく考えである。