

〔研究員の視点〕

# 2012年英国鉄道の運賃値上げ

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

2012年の英国の鉄道運賃について、旅客列車運行会社協会（The Association of Train Operating Companies:ATOC）は、平均8%値上げすると発表した。場合によっては最高13%の値上げとなることも見込まれ、利用者からは不満の声があがっている。

## プライスカップ規制

英国の鉄道運賃の一部は、1996年1月から、値上げに際してプライスカップによる規制を受けている。プライスカップが導入された目的は、国鉄時代から毎年行なわれていた大幅な運賃値上げを抑制することであった（英国鉄は1994年4月より民営化）。

この規制は運賃の値上げ率に上限（キャ

プ）を設定するものであり、物価上昇率（小売物価上昇率 Retail Price Index:RPI）からX（生産性向上・事業効率化目標率）を差し引いた「RPI-X」の式で表される（表1）。Xの値は数年ごとに見直しが行なわれるが、フランチャイズ契約により旅客輸送を行なう列車運行会社（Train Operating Company:TOC）は、規制対象運賃については、このキャップの範囲内であれば自由に運賃を改定（値上げ）できる。これまでのプライスカップの値は（表2）のとおりである。

## 2012年からの変更

ところで、英国では、2010年5月に総選挙が行なわれ、その結果、労働党政権が敗

表1 プライスカップ算定式

1996～1998年	RPI ± 0%
1999～2003年	RPI-1%
2004～2014年（当初3年間、その後も継続）	RPI+1%
↓ 2010年に変更	
2012年～2014年	RPI+3%*

（鉄道運賃のプライスカップの算出には、運賃改定年の前年7月のRPIを基準値として用いる。）

※プライスカップ規制対象運賃（1等は対象外）

- 2003年時点で存在していたセーバーに相当する運賃（セーバーとは朝ピーク時間帯以外で利用可能な、長距離向けの予約不要割引運賃（2等）。2008年の運賃制度改正による運賃の統廃合により、セーバーの名は消滅。）
- 2等定期券

- ロンドン近郊および大都市圏における予約不要な2等運賃

※プライスカップ対象外の運賃については、各TOCが自由に価格を設定できる。

出典）Strategic Rail Authority 及び Department for Transport 各プレスリリース

表 2 英国の鉄道運賃のプライスカップ（平均値上げ上限率）

年	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
プライスカップ値	3.5	2.2	3.3	2.5	0.3	2.3	0.6	0.5	4.1	4.0	3.9	4.3	4.8	6.0	-0.4	6.2	8.0

出典) Strategic Rail Authority及びAssociation of Train Operating Companies各プレスリリース

(参考) 日英の鉄道運賃事例（2011年）

	事例 1		事例 2	
	日本	英国	日本	英国
区間	東京～豊橋	ロンドン～マンチェスター	東京～姫路	ロンドン～グラスゴー
距離	294km	296km	644km	643km
運賃（往復）*	17,400円	279ポンド	29,500円	306ポンド
所要時間**	約1時間30分	約2時間10分	約3時間10分	約4時間30分

\* 所要時間が最短となる鉄道を利用した場合の運賃。1ポンド=121.6円（2011年10月12日）

・日本：乗車券＋特急料金（普通指定席、通常期）

・英国：2等正規運賃”Anytime Return”（プライスカップ対象運賃）

\*\* 所要時間が最短となる鉄道を利用した場合の片道の所要時間

退し、保守党・自民党連立政権が誕生した。この新連立政権の最大の課題は前政権時から問題とされていた財政悪化の改善であったが、2010年10月に、政府は2014年度までの4年間で19%の大規模な歳出削減策を発表、運輸省でも21%の削減が行なわれることになった。

この歳出削減策と併せて提示されたのが、鉄道運賃値上げにおけるプライスカップの引き上げである。従来、規制の対象となる鉄道運賃の値上げ率の上限をRPI+1%と定めていたが、この歳出削減策に基づき、2012年から3年間は「RPI+3%」に設定されることになったのである。

これにより、2012年の運賃改定については、2011年7月のRPIが5.0であったため、プライスカップ規制式RPI+3より、規制対象運賃の平均値上げ率の上限は8.0%となった。また、一部の路線についてはさらに5%の上乗せが認められており、つまり最大で平均13%の値上げとなる場合もある。

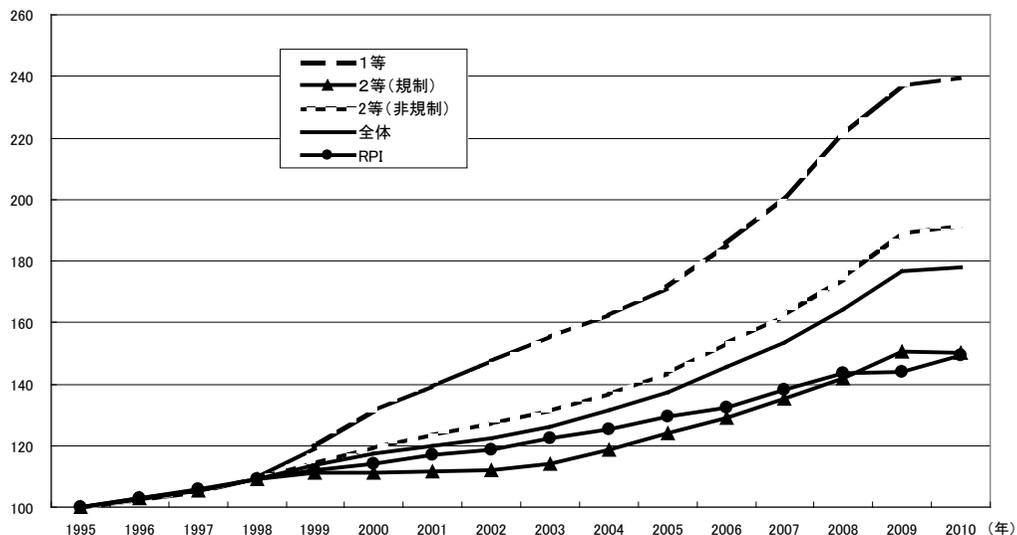
運賃値上げに対する懸念

今回のプライスカップ8.0は制度導入以来最大の値であるが、さらに、この規制を受けない運賃の値上げも懸念される。プライスカップの規制を受けない、つまり、TOCが自由に値上げをすることのできる運賃は、キャップ値以上の大幅な値上げ率となることが見込まれるためである。

実際、これまでの運賃値上げの推移（下図）を見ると、1998年頃まではすべての運賃がプライスカップの上昇とほぼ同じ値上げ幅に抑えられていたが、その後はプライスカップの規制を受けない1等や2等運賃の値上げ率が、規制を受ける運賃のそれを大きく上回っていることがわかる。

TOC全体での運賃種別ごとの利用状況は、プライスカップ規制を受ける2等運賃が35%、規制を受けない1等運賃と2等運賃がそれぞれ12%、53%であり、規制を受けない運賃の利用者の方が多い。都市間長距離輸送を行なうTOCの場合は、1等運賃の

## 運賃値上げの推移



※ 1995年の運賃を100とする。

出典) Office of Rail Regulation, National Rail Trends Yearbook 各年版

利用割合がさらに増え、22%となる。規制を受けない運賃は事前予約が必要な運賃や1等運賃が多く、主に旅行やビジネス出張などの長距離利用者向けである。このように、今回のプライスキップの上昇は、当該規制を受ける運賃のみならず、それ以外の運賃にも大きな影響を及ぼす可能性があり、鉄道離れにつながるかが危惧されている。

### 今後の課題

このような大幅な鉄道運賃の値上げを認める政策が発表された背景には、前述したように国家レベルでの大規模な歳出削減が挙げられる。高速鉄道や主要鉄道の整備に関する計画については原則として財源が確保されているが、財政難のあおりを受けて、TOC等への補助金は縮小せざるをえない状況にある。

一方で、TOCはサービス改善のための財源を確保する必要がある。近年、鉄道利用者の増加に伴い、首都圏を中心に通勤ター

輸送を行なうTOCでは車内混雑や情報提供、スマートカード対応などが問題となってきた。それゆえ、国としては、利用者への負担を強いることになる点は承知しているものの、補助金に頼らず、TOCの設備投資が可能になることを期待し、TOCの運賃上げを認めることにしたのである。

しかし、利用者側からすれば、運賃値上げに見合ったサービス改善が行なわれるかがわからないだけに、国やTOCに対して不信感を抱く人も多い。さらに、利用者にとって受け入れがたいのが、英国の鉄道運賃の高さである。もともと英国の鉄道運賃は欧州諸国と比べて著しく高い。したがって、この上、さらなる値上げを行なえば、英国と欧州各国との運賃格差がますます広がるといった批判も起きている。

英国鉄道の経営効率化に関する議論が、運輸省及び鉄道規制庁により昨年に行なわれているが、あらためて、その高コスト体質が

問題視されている。TOC では経営効率性や補助金など様々な点で課題を抱えているだけに、プライスカップのあり方を含めた英国

の鉄道運賃政策については、今後さらに注視していく必要がある。