

英国の旅客鉄道におけるオープンアクセスの現状

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

英国の旅客鉄道はフランチャイズ制度の下、列車運行会社(Train Operating Company: TOC)によって運行されている。一方で、一部区間においては、フランチャイズの対象とならない、いわゆるオープンアクセスの旅客鉄道事業者が存在する。オープンアクセスにおいては、フランチャイズ協定やコンセッション契約などを締結する TOC とは異なり、純粋に商業ベースで運行される。フランチャイズ制度の枠外で独立した運営を行うため、オープンアクセス事業者は国から補助金を受けることはなく、一方で国にプレミアムを支払うこともない。鉄道規制庁(Office of Rail Regulation: ORR)から運行の承認を得た上で、インフラ会社であるネットワークレール社と線路使用契約を結び、運行を行う。

本稿では英国の旅客鉄道におけるオープンアクセスについて、現在開業申請が行われている事例を紹介するとともに、その現状を整理する。

1. GNWR の申請

英国のオープンアクセス鉄道事業者 Great North Western Railway (GNWR) は新規路線を運行するため、鉄道インフラ管理会社のネットワークレールにインフラの使用を申請していたが、そのインフラアクセス権について両社が合意に至ったこと

が、2014年6月12日に発表された。この合意に基づき、GNER では、西海岸線のロンドン～イングランド北部の2地点間の直通運行を以下のとおり計画している(図参照)。

- ロンドン～ブラックプール間を1日6往復：2017年開業を目指す
- ロンドン～マンチェスター～ハダースフィールド～リーズ間を1日6往復：2018年開業を目指す
- アルストム社製振り子式の新車6両編成8本を導入予定
- 200以上の新しい仕事を創設、沿線地域の活性化

当該エリアの路線は、1997年以降現在に至るまで、フランチャイズ制度の下、TOCであるバージン・トレインズ (Virgin Trains: 以下、バージン) が運営している。バージンでも以前、ロンドン～ブラックプール間の直通運行を行っていたが、2003年5月に直通運行を廃止した。これにより、この2地点間を鉄道で移動するにはプレストンでの乗り換えが必要となったが、利便性が低下したため、ブラックプールではロンドン直行便の再開キャンペーンが行われていた。

これを受けて、GNWR は2011年に同区間の直通運行便の開業申請を行った。しかし、同区間の直行便開通による西海岸線のダイヤや線路容量への影響を鑑み、当時のネットワークレールはGNWRのアクセス権を承認しなかった。だが、

図 Great North Western Railway の計画路線図



出典：http://www.alliancerail.co.uk/ および http://www.nationalrail.co.uk/ に基づき作成

GNWR とネットワークレールはこの数年間、西海岸線の新たなオープンアクセスに関する協議を重ねてきた。

そして、あらためて今回の申請となり、まずはネットワークレールとの合意に至ったが、開業するには最終的に ORR の承認が必要となる。今回の申請が認められれば、ロンドン～マンチェスターおよびロンドン～プレストンの各区間についてはバージンと GNWR の競合となる。

ところで、GNWR はアリバ (Arriva) が所有する Alliance Rail Holdings (ARH) の子会社である。

アリバは英国のバス事業者であったが、2010年にドイツ鉄道に買収された。現在、アリバはドイツや英国をはじめ、ヨーロッパ14カ国で事業を展開している。英国においては、バス事業のほか、鉄道事業では4つの TOC の運営に関わっている。また、ARH は、西海岸側でのオープンアクセスを目指す Great North West Railways (GNWR) と、東海岸側でのオープンアクセスを目指す Great North Eastern Railways (GNER) の2社を保有する。さらに、アリバは、ARH とは別に、ロンドン～サンダーランド間等をオープンアクセスで運

行するグランド・セントラル (Grand Central) も所有している。アリバは TOC のみならず、オープンアクセスについても運行機会の拡大を図っている。

2. オープンアクセスの仕組み

オープンアクセスでの運行を行うにあたっては、上述したように、運行事業者は事業運営のプロポーザルを ORR に提示した上で線路の使用認可を、また、ネットワークレールに対してはダイヤと線路の通行割り当てを申請する。それらを経て、ORR から線路使用の承認を得るとともに、ネットワークレールと線路使用契約を結ぶ。

ORR からオープンアクセスの承認を得るには、オープンアクセスの運行が行われることによって国や鉄道ネットワークに新たな利益がもたらされるようなサービスを提供し、「鉄道市場を拡大する」ことを約束しなければならない、という基本的な考え方がある。したがって、既存の TOC によってすでに運行されている路線・区間と同一あるいは一部が重なり、オープンアクセス事業者が単に既存 TOC の利用者を奪うことになるようなケースは認められないのである。そのため、たとえば、複数の路線を乗り継ぐ必要があった区間を

直通で結ぶことにより、「新たな需要の創出」が可能となるようなサービスがオープンアクセスとして想定されている。

列車運行会社協会 (Association of Train Operating Companies : ATOC) によると、現在、TOC と同じネットワークで運営を行っているオープンアクセス事業者は表のとおりである。

これらの路線は、オープンアクセス事業者がロンドンから直通運転を行うことで利便性を高め、ビジネスチャンスを見出してきた。もちろん、路線によっては TOC とオープンアクセス事業者が競合する場合もあるが、両者の競合においては様々な問題が伴う。その一つが、両者の運営が同一条件下にないことである。

オープンアクセス事業者の運行路線の一部は通常 TOC と重なるが、同一路線を運行する TOC とオープンアクセス事業者では競争条件が異なる。オープンアクセス事業者は線路使用料に関して、変動費部分のみの負担となる一方、TOC は「固定費+変動費」の線路使用料を支払わなければならないためである。つまり、同じ区間を走行していても、線路使用料の負担の軽いオープンアクセス事業者の方が、TOC よりも条件が有利ということになる。

表 英国における現在のオープンアクセス事業者

	ファースト・ハル・トレインズ (First Hull Trains)	グランド・セントラル (Grand Central)
親会社	First Group	Arriva
運行区間	ロンドン～ハル	・ ノース・イースタン線 ロンドン～サンダーランド ・ ウェスト・ヨークシャー線 ロンドン～ブラッドフォード
運行本数	月～金曜：7 往復/日 土・日曜：5 往復/日	・ ノース・イースタン線 月～土曜：5 往復/日、日曜：4 往復/日 ・ ウェスト・ヨークシャー線 毎日：4 往復/日
運行開始	2000年	2007年

出典：ATOC, First Hull Trains, Grand Central 各ウェブサイト

当初、オープンアクセス事業者については、TOCではカバーしきれない鉄道市場のニーズのギャップを埋める役割を担うと考えられていた。そのため、政策的な観点からオープンアクセス事業者の線路使用料はTOCよりも安く設定されているのである。しかし、最近ではオープンアクセス事業者の位置付けが保護すべき立場から変わりつつあり、オープンアクセス事業者を優遇する考え方を徐々に見直そうという動きが見られる。

おわりに

定時性をはじめとした各種サービスについて、オープンアクセス事業者の利用者満足度は高く、より多くの参入を期待する声もあるが、オープンアクセスの拡大については議論が分かれている。

ORRにおいては、一定の枠内でオープンアクセス事業者が入るのであれば、競争という観点から、鉄道のサービス向上や鉄道利用者の増加が期待できるため、TOCにとっても有効に作用し、バランスの取れた鉄道市場の形成につながると考えている。そういった状況から、ORRでは条件さえ整えば、オープンアクセス事業者が参入することを必ずしも拒んではない。その上で、将来的には、オープンアクセス事業者とTOCとの競合状況等を鑑みて、公平性の面からオープンアクセス事業者の線路使用料が上げられる可能性もある。

だが、一方で、オープンアクセス事業者が参入することにより、TOCの経営を阻害する可能性があるという好ましくない側面も懸念されている。運輸省では、TOCの運営権、すなわちフランチャイジーを決定する、フランチャイズの入札の過程そのものを競争と認識している。その意味で、運輸省はTOCとそのフランチャイズ制度を管轄する立場から、それ以上のTOCとオープンアク

セス事業者による過度な競争は避けたい考えである。それゆえ、運輸省としては、今後、オープンアクセスを増やすかどうかについて、TOCの健全な経営という視点から慎重な姿勢を見せている。なお、バージンは2014年9月22日に、ロンドン～ブラックプール間の直行便について、同年12月15日から月～金曜に1日1往復の運行を行うことで、ORRから承認を受けている。

現在、英国鉄道の旅客輸送量全体のうち、オープンアクセス事業者の占める割合は1%に満たない程度にすぎない。オープンアクセスはTOCとの競合ではなく、TOCのサービスの補完を目指すものと考えられているが、今後、オープンアクセスが増えるかどうか、申請中のGNWRを含め、その動向が注目される。

【参考文献】

- [1] Alliance Rail Holdings プレスリリース 2014年6月12日
- [2] Office of Rail Regulation, Periodic Review 2013 On-rail competition on options for change in open access, 2013年6月
- [3] ATOC ウェブサイト
<http://www.atoc.org/>
- [4] BBC ニュースウェブサイト
<http://www.bbc.com/news/>
- [5] First Hull Trains ウェブサイト
<http://www.hulltrains.co.uk/>
- [6] Grand Central ウェブサイト
<http://www.grandcentralrail.com/>
- [7] International Railway Journal ウェブサイト
<http://www.railjournal.com/>
- [8] Railnews ウェブサイト
<http://www.railnews.co.uk/>
- [9] Rail Technology Magazine ウェブサイト
<http://www.railtechnologymagazine.com/>