

鉄道改革から20年を迎えた 英国の鉄道旅客輸送

こやくまるさちこ*
小 役 丸 幸 子*

英国の鉄道は鉄道改革から20年を迎えたが、旅客輸送については、フランチャイズ制度の下、19の列車運行会社 (Train Operating Company : TOC) により運行が行われている。これらの TOC は「都市間輸送」「首都圏輸送」「ローカル輸送」の3つに分類されるが、それぞれの収支構造は大きく異なる。特に、フランチャイズ制度の導入当初は、TOC の運営に補助金が不可欠であったが、現在ではローカル輸送の TOC を除いて、自立した経営のできる TOC が大勢を占めつつある。運賃収入も TOC の輸送区分別にそれぞれ特徴を有するが、毎年の運賃値上げには批判も多く、見直しが行われている。TOC を取り巻く環境の変化に伴い、フランチャイズ制度も変わるとともに、TOC の経営方針やサービスにも独自性が生まれつつある。

はじめに

英国の鉄道は、運行とインフラが分離した、いわゆる上下分離で運営されている。このうち、旅客輸送については、列車運行会社 (Train Operating Company : TOC) が運営を行っている。1994年の鉄道改革で旅客輸送部門は25の TOC に分割されたが、その後20年間を経て集約され、現在の TOC の数は19である。

同じ旅客輸送を担っているといえども、TOC ごとにその規模や特徴は大きく異なる。たとえば、TOC 別の人キロあたりの収入を見ると、ロンドン中心部において地下鉄等のネットワークの一部

として運行されている TOC の London Overground Rail Operations Limited (LOROL) が0.16ポンドであり、TOC の中で最も高い。一方、人キロあたりの収入が最も低いのは、リバプールの地域輸送を支えるローカル TOC の Merseyrail で0.07ポンドである。

そこで、本稿では、鉄道規制庁 (Office of Rail Regulation : ORR) が発表した「GB rail industry financial information 2012-13」(2014年4月)に基づき、各 TOC の収支構造や運賃収入の状況を取り上げ、鉄道改革から20年を迎えた英国の鉄道旅客輸送の現状を明らかにする。また、TOC を取り巻く環境の変化とそれに伴う今後の TOC の動向についてまとめる。

*運輸調査局調査研究センター主任研究員

1. 英国鉄道の運営

まず、旅客輸送を中心とした英国鉄道の運営に関する仕組みと全体的な収支の流れについて見ることにする。

運輸省 (Department for Transport) は、鉄道全体に関する施策・戦略を策定するとともに、その実施や旅客・貨物輸送事業者、ネットワークレール (Network Rail) などの関係各所への資金配分を行う。また、ORR は、旅客・貨物輸送事業者に対して競争および安全が遂行されているかを監視するとともに、ネットワークレールに対しては線路使用料や経営・計画の監督・承認などに携わる。

鉄道旅客輸送事業に導入されたフランチャイズ (期間限定の営業免許) 制度では、国内旅客輸送事業が地域別または線区別に TOC が運行を行っている。フランチャイズ運営権の獲得にあたっては、旅客サービス内容や運賃、補助金を提示する形式で競争入札が行われる。1 回あたりのフランチャイズ期間はおおむね 7.5 年前後に設定されている。

この競争入札およびフランチャイズ協定は、運輸省の管轄下で実施される。それぞれの TOC の運営権者 (= フランチャイジー: フランチャイズ運営権取得者) を決めるにあたり、予備入札でフランチャイジー候補者を絞り込んだ後、本入札で最終的なフランチャイジーを決定する。そして、TOC ごとに、フランチャイジーとフランチャイズ監督機関 (運輸省あるいは地域交通行政機関) 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。

フランチャイジー決定の際に重視されるのは、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水準の内容とそれを満たす列車運行計画、そして TOC が必要とする国からの

補助金の額である。特に財務状況は予備入札の段階で確認が行われ、その上で、本入札において、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すでに定められている。

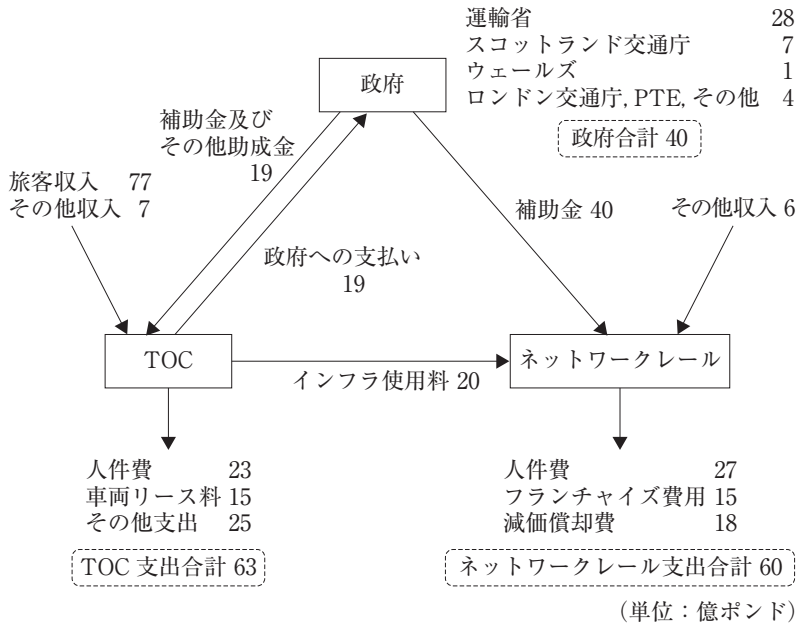
鉄道輸送事業と分離された鉄道インフラの保守・管理事業は、ネットワークレールが運営している。TOC は、線路などのインフラ施設の使用については、鉄道インフラの保有・管理会社であるネットワークレールと線路使用協定を結び、同社に線路使用料を支払っている。

TOC が使用する車両は原則としてリースである。鉄道改革時の民营化に際し、旅客用車両部門は 3 つの車両リース会社に分割譲渡された後、民間に売却された。TOC は基本的に自ら車両を保有せず、これらの車両リース会社から車両をリースしている。このため、TOC に参入するフランチャイジーは車両保有に関わる負担が軽減されることになる。

図 1 では英国鉄道における収支の流れを示したが、2012 年度の英国鉄道全体の収入は 130 億ポンドである。そのうち、旅客収入は 77 億ポンドで全体の約 60% を占め、次いで、政府補助金が 40 億ポンド、同 30% であった。政府補助金は年々減少傾向にあるが、その背景として、鉄道利用者の増大による旅客収入増が挙げられる。

一方、2012 年度に英国鉄道全体が要したコストは 123 億ポンドであった。そのうち、TOC が要した費用が 63 億ポンド、ネットワークレールが要した費用が 60 億ポンドである。英国鉄道全体のコストは近年増加しつつあるが、これも輸送人員の増加に伴うものである。

図1 英国鉄道における収支の流れ(2012年度)



出典：ORR；GB rail industry financial information 2012-13, 2014年4月

ところで、鉄道インフラを維持・管理するネットワークレールの収入は、政府から得ている補助金40億ポンド以外に、インフラ使用料20億ポンド、その他収入が6億ポンドであり、合計が66億ポンドとなる。したがって、ネットワークレールの収入の約6割を補助金が占めることになる。なお、TOCの収支の詳細については後述する。

2. TOCの概要

民営化当初、国鉄の路線は前述したように地域別・線区別に分割された上で、25のTOCが誕生した。その後、統廃合が行われ、現在では19のTOCに集約されているが、これらのTOCは大きく分けて「都市間輸送」「首都圏輸送」「ローカル輸送」の3つの区分に分類される。19のTOCについて、表1に概要を示した。

このうち、Intercityと称される都市間輸送は、文字どおり、ロンドンと主要都市をはじめとした長距離都市間輸送を行うTOCである。ロンドン～スコットランド間を西海岸側で結ぶVirgin Trains、東海岸側で結ぶEast Coastなどが代表的で、現在、5つのTOCが都市間輸送に属する。

次に、首都圏輸送は、従来London & South Eastと言われ、ロンドン周辺および南東部エリアを中心とした首都圏のコミューター輸送圏である。首都圏輸送には、日立のClass 395が投入されているSouth Easternや、ロンドン交通局の管轄(コンセッション契約)下のLOROLなど8つのTOCから構成される。

そして、ローカル輸送Regionalは、6つのTOCから成り、英国内各地の地域輸送を担う。これらのローカル輸送を行うTOCの運行エリアは、英国の主要都市でバス・地下鉄・ライトレールなど

表1 TOC の概要 (2012年度)

【都市間輸送】 TOC 名	First Great Western	East Midlands Trains	New Cross Country	East Coast	Virgin Trains
フランチャイジー	First Group	Stage Coach	Arriva	国が直接運営	Virgin Group & Stage Coach
輸送人キロ (100万)	5,868	2,252	3,254	4,934	5,958
輸送人員 (100万)	97	24	33	19	30
路線 (km)	1,997	1,550	2,662	1,481	1,191
駅数	209	89	0	12	17
従業員数 (人)	5,156	2,025	1,694	2,988	2,914

【首都圏輸送】 TOC 名	c2c Rail	South Eastern	LOROL	First Capital Connect	South West Trains	Southern	Chiltern	Abellio Greater Anglia
フランチャイジー	National Express Group	Govia (Go-Ahead & Keolis)	LOROL (MTR & Arriva)	First Group	Stage Coach	Govia (Go-Ahead & Keolis)	Arriva	Abellio
輸送人キロ (100万)	1,009	4,218	780	3,638	5,778	4,386	1,133	4,147
輸送人員 (100万)	37	169	125	106	211	171	21	126
路線 (km)	116	748	124	501	945	666	341	1,611
駅数	25	173	57	78	186	156	32	167
従業員数 (人)	702	3,820	1,211	2,459	4,720	3,979	778	2,973

【ローカル輸送】 TOC 名	London Midland	First ScotRail	Northern Rail	Arriva Trains Wales	First Transpennine Express	Merseyrail	全 TOC 合計
フランチャイジー	Govia (Go-Ahead & Keolis)	First Group	Serco & Abellio	Arriva	First Group & Keolis	Serco & Abellio	
輸送人キロ (100万)	2,241	2,713	2,122	1,154	1,604	612	57,800
輸送人員 (100万)	61	83	90	29	25	42	1,502
路線 (km)	899	3,066	2,717	1,671	1,251	121	15,757
駅数	147	347	463	244	30	66	2,495
従業員数 (人)	2,327	4,741	4,900	2,010	1,126	1,267	51,790

出典：ORR；GB rail industry financial information 2012-13, 2014年4月，Office of Rail Regulation, National Rail Trends Portal

の公共交通を管轄する大都市圏旅客輸送公社 (Passenger Transport Executive：PTE) や同様の組織を有しており，運営についても TOC と密接に連携している。とりわけ，First ScotRail についてはスコットランド交通庁がフランチャイズを管轄し，また，Merseyrail はリバプール地域の PTE である Merseytravel が管轄 (コンセッション契約) している。

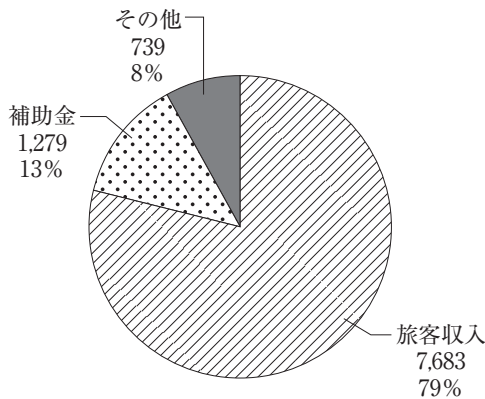
運行エリアや路線の環境が異なれば，輸送状況

も変わるため，その経営にも影響を及ぼす。次章では TOC の収支と支出について，輸送区分別に各 TOC の状況がどのようになっているかについて述べる。

3. TOC の収支

全 TOC の収入総額は97億100万ポンド，同支出総額は95億2,900万ポンドである。それゆえ，

図2 TOC の収入割合 (TOC 全体：2012年度)



(単位：100万ポンド)

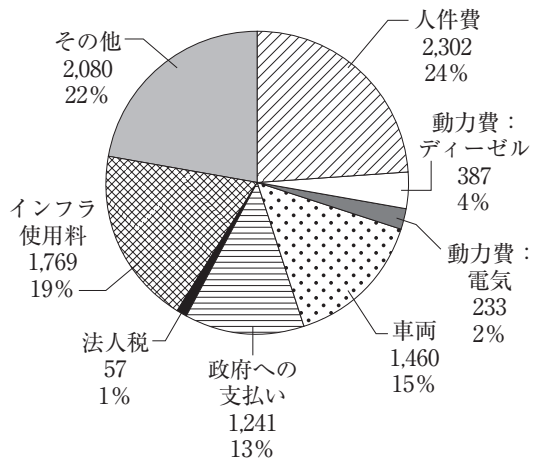
TOC 全体で見ると、1億7,200万ポンドの利益が生じている。

(1) 収入

TOC 全体の収入において、旅客収入は76億8,300万ポンドで収入全体の80%程度を占め、補助金は12億7,900万ポンド(同13%)となっている(図2参照)。また、その他は駐車場や不動産賃貸、車内販売等による収入であり、7億3,900万ポンド(同8%)である。ただし、この構成比はTOCの種別により大きく異なっている。

TOC 別の収入は図4に示したが、都市間輸送を行うTOCでは旅客収入の割合が85~95%、首都圏輸送を行うTOCにおいては、補助金を得ているSouth EasternおよびLOROLを除くと90%以上が旅客収入で占められている。鉄道改革の下でフランチャイズ制度が導入された当初は、TOCが補助金を受け取ることは当然視されていた。しかし、これらのTOCのほとんどがそもそも補助金を受け取っておらず、都市間および首都圏輸送のTOCでは各自の運賃収入をベースに自

図3 TOC の支出割合 (TOC 全体：2012年度)



(単位：100万ポンド)

出典：ORR；GB rail industry financial information 2012-13, 2014年4月(図2および図3)

立した経営が行われていることがわかる。

一方で、ローカル輸送においては、いずれのTOCも補助金を受けている。収入に占める補助金の割合はおよそ20%~50%であり、Merseyrailでは55%、First ScotRailでは57%にのぼる。これら2つのTOCは前述したように、地元自治体の管轄下にあることから、多くの補助金が出されているのである。

運賃から得られる旅客収入の割合については、London MidlandとFirst Trans-pennine Expressが70%となることを除けば、他のTOCは30~40%である。このように、同じローカル輸送であってもTOCによって収入構造は異なるが、ローカル輸送のTOCに対しては、エリア内の公共交通の維持という観点から、地元自治体からの補助金が大きな役割を果たしていることがわかる。

(2) 支出

TOCの支出については、全TOCの支出のう

図4 TOC別の収入割合(2012年度)

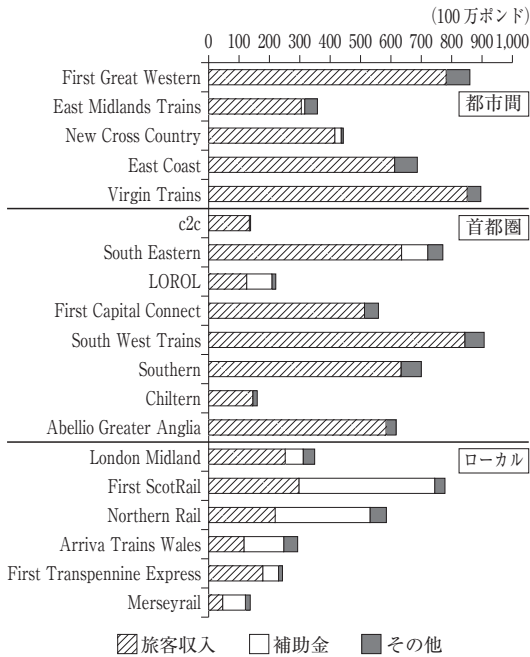
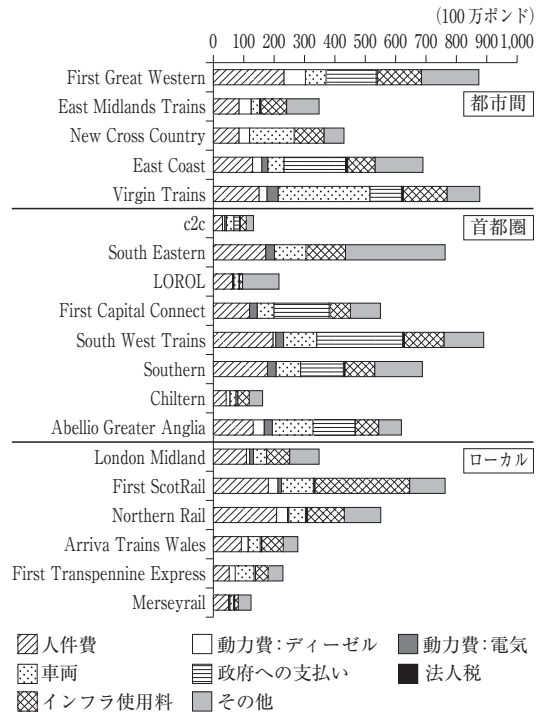


図5 TOC別の支出割合(2012年度)



出典：ORR；GB rail industry financial information 2012-13, 2014年4月(図4および図5)

最も大きな割合となっているのは人件費で24%を占める(図3参照)。次いで、ネットワークレールに支払うインフラ使用料が19%、車両リースに要する費用が15%、そして、一定以上の利益を上げたTOCが政府に支払う、いわゆるプレミアムが13%となっている。

このうち、車両と政府への支払いについては、その割合がTOCごとに異なっている。図5のTOC別の支出によると、まず、車両では、New Cross CountryとVirgin Trainsの割合が高く、いずれも34%であり、TOCの平均の2倍以上を占めていることがわかる。都市間輸送はスピードに加え、比較的長時間にわたる乗車には高い快適性が求められるため、どのTOCも車両は重視している。特に、Virgin Trainsは、主要幹線の一

つである西海岸線ロンドン～マンチェスター～スコットランドを運行するTOCであり、新車の導入に積極的であるが、そういった姿勢が数字にも表れている。

また、政府への支払いについては、補助金を受けているTOCは当然該当しないため、ローカル輸送のTOCは皆無であり、都市間輸送および首都圏輸送のTOCが対象となる。このうち、支出に占める割合が高いのは首都圏輸送を行うFirst Capital Connectの33%、South West Trainsの32%、そして、都市間輸送を行うEast Coastの29%である。

前述したように、以前はTOCの運営に際して補助金を受けることが前提となっており、いかに少ない補助金で運営できるかがフランチャイズ入

札の条件であった。しかし、現在では、ローカル輸送の TOC を除いて、補助金の額が入札における最大の判断材料ではなくなっている。

なお、動力費に関しては、割合としては小規模である。都市間輸送やローカル輸送では東海岸および西海岸の両幹線を除くとまだ非電化の路線が多く、現在、英国では高速化を図るため電化計画が進められている。それに対し、首都圏輸送では電化率が高いこともあり、動力費も電気の割合が比較的高くなっている。

4. TOC の運賃

TOC の旅客収入、つまり運賃収入は、都市間輸送および首都圏輸送では最大の収入源であり、補助金への依存度が高いローカル輸送においても重要な柱となっている。そこで、本章では、TOC の運賃収入がどのような構成となっているか、また、運賃値上げがどのように行われているかについて見ていくことにする。

(1) 運賃の体系と規制

現在の TOC の基本的な運賃体系は表 2 のとおりである。主な運賃は、利用日時に制約がなく、いつでも利用できる普通運賃で、いわゆる正規運賃の「Anytime」、オフピーク時を中心に利用できる割引運賃の「Off-Peak」、事前予約が必要な割引運賃「Advance」、そして、定期券「Season

表2 英国鉄道の主な運賃

		プライスカップ (対象は○)	概要
普通	Anytime	—	利用条件なし。長距離用。
	Anytime Day	○	利用条件なし。短距離用。
割引	Off-Peak/Super-Off-Peak	○	長距離用割引運賃。
	Off-Peak Day	—	短距離用割引運賃。月曜～金曜の午前や午後のピーク時は利用不可。
	Advance	—	事前予約が必要。長距離用。
定期券	Season Ticket	○	

注) 2等運賃はプライスカップの対象となるが、1等運賃には適用されない。
出典：Department for Transport, Rail Fares and Ticketing Review : Initial consultation, 2012.3

Ticket」の4種類である。

これらの運賃の中には、値上げの際に値上げ率の上限を定めたプライスカップ規制の対象となるものがある。プライスカップ規制は「PRI(小売物価指数)-X」で表され、物価指数を基準に値上げ率を算定する。このプライスカップは、国鉄時代から毎年行われていた運賃値上げによる運賃の大幅な上昇に歯止めをかけるため、民営化後まもない1996年1月より実施された。

プライスカップ規制「PRI-X」は、Xの値がゼロ、すなわち $RPI \pm 0$ であれば物価上昇率と同じ率を上限とした値上げとなる。 $RPI - 1$ の場合には物価上昇率よりも1%抑えた値上げ率となり、また、 $RPI + 1$ では物価上昇率よりも1%高い値上げが認められることになる。プライスカップのXの値は、鉄道事業者の経営環境に加え、国の財政事情などを鑑みた上で、国により定められる(表3参照)。

なお、プライスカップの対象となるのは、基本的に全 TOC に共通して設定されている2等の運賃である。1等運賃や各 TOC が独自に作る運賃は規制の対象外であるため、TOC が自由に値

表3 プライスキャップ規制の算定式

1996～1998年	RPI ± 0 %
1999～2003年	RPI - 1 %
2004～2013年	RPI + 1 %
2014年	RPI ± 0 %

注) 鉄道運賃のプライスキャップの算出には、運賃改定年の前年7月のRPIを基準値として用いる。
 出典：Strategic Rail Authority および Department for Transport 各プレスリリース

上げすることができる。他の TOC やバス・航空等の他の交通機関と競合している都市間輸送では、各 TOC がそれぞれ独自に様々な種類の割引運賃等を設定することで、販売促進に努めている。また、長距離区間の乗車となる都市間輸送では、ビジネス客などを中心に1等の利用者も多い。

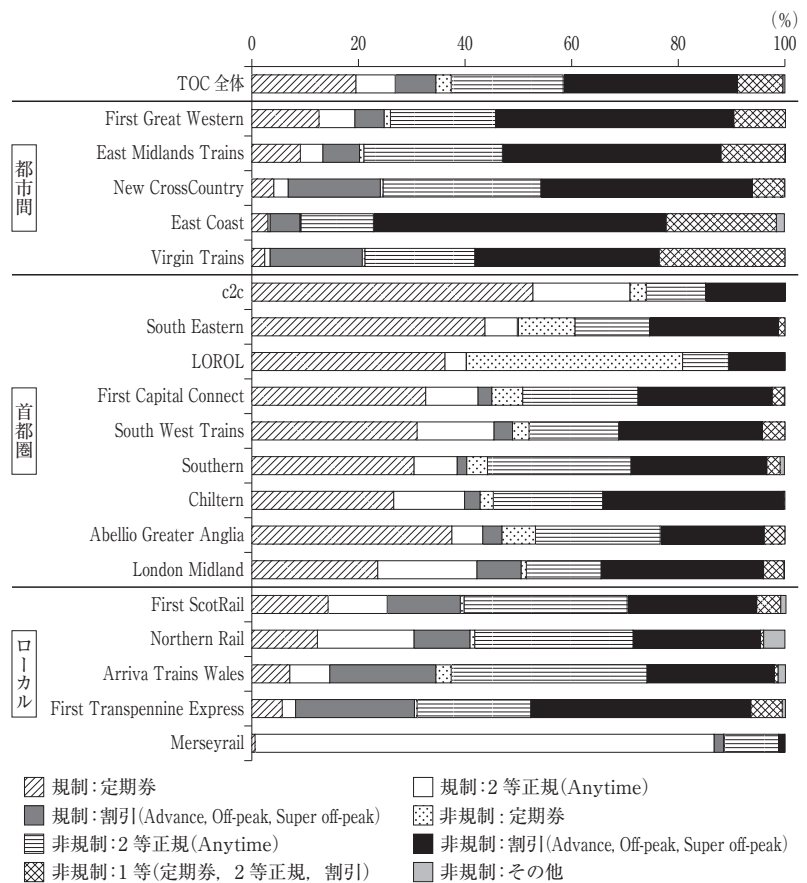
(2) TOC による売り上げ運賃の相違

TOC 全体の動向では、運賃収入の約3分の1がプライスキャップ規制の適用される運賃であり、3分の2が同規制を受けない運賃である。規制を受ける運賃の代表である定期券が全体の20%を占める一方、規制を受けない主な運賃は、Advance や Off-Peak (Off-Peak Day) などの割引運賃が33%、2等正規運賃 Anytime (Anytime Day は除く) が

20%となる。しかし、図6に示したように、収支構造と同様、運賃収入の構造も TOC ごとにそれぞれ特徴が見られる。

都市間輸送 TOC では、プライスキャップ規制を受けない運賃の割合が75～90%を占めている。Advance や Off-Peak (Off-Peak Day) などのプライスキャップの規制を受けない割引運賃が運賃収入全体に占める割合は35%から最大で55%となり、次いで多いのがプライスキャップの規制を受けない2等正規運賃 Anytime である。都市間輸送では長距離区間を乗車することもあり、きっぷを事

図6 TOC 別売上運賃構成比 (2012年度)



注) 「規制」はプライスキャップ規制の適用を受ける運賃であり、「非規制」は適用されない運賃である。

出典：ORR；GB rail industry financial information 2012-13, 2014年4月

前に予約・購入するのが一般的であるため、Advance などプライスカップが適用されない運賃の比率が高くなっているのである。逆に、定期券の占める割合は小さい。

一方、首都圏輸送 TOC では、プライスカップ規制を受ける運賃の割合が40%以上と高く、とりわけ定期券の比率が30%から最大53%にのぼる点の特徴である。特にc2cでは、定期券が50%を超えることから、プライスカップを受ける運賃全体の比重が70%と高い割合を示している。

そして、ローカル輸送 TOC の場合は、2等正規運賃 Anytime (Anytime Day) が86%を占める Merseyrail を除き、プライスカップ規制を受けない運賃が主流の都市間輸送と、規制が適用される定期券の割合が高い首都圏輸送の中間的な様相を呈している。

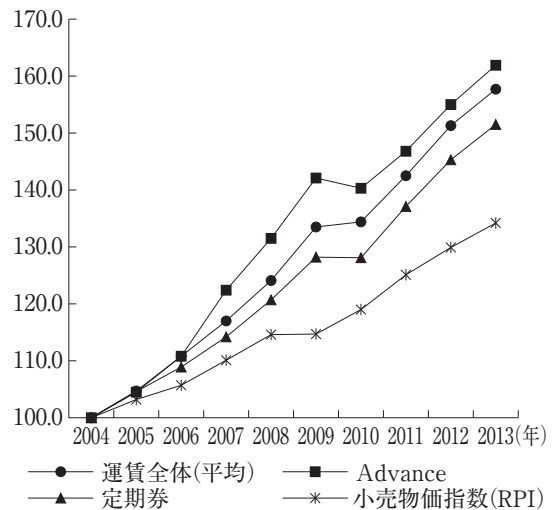
(3) 運賃値上げ

本章(1)で英国鉄道の運賃値上げの仕組みについて述べたが、実際、どの程度の値上げが行われているのか、2004年以降の鉄道運賃の値上げ状況を示したのが図7である。なお、図7の運賃値上げについて、プライスカップ規制の適用/非適用別の詳細は不明である。

表3に示したように、2004年～2013年において、プライスカップ規制の対象となる運賃の値上げの上限はRPI + 1%であるが、規制が適用されない運賃についてはRPI + 1%よりもさらに高い値上げが認められている。結果として、すべての運賃でRPIの上昇率を大幅に上回る値上げ率となっている。

このうち、事前予約割引運賃の Advance は原則としてプライスカップが適用されない運賃ということもあり、その価格水準は運賃全体(平均)

図7 英国鉄道の運賃値上げの推移



注) 2004年の運賃および小売物価指数をそれぞれ100とする。

出典：Office of Rail Regulation, National Rail Trends Portal

よりも高い。長距離での設定が中心となっている Advance は都市間輸送の TOC においてよく利用されているだけに、この運賃の値上げは長距離路線の利用客に大きな影響を及ぼすことになる。

一方で、定期券は運賃全体の中では比較的値上げが抑えられていることがわかる。通勤客を中心に広く利用される定期券については、国としても可能な限り値上げを抑制するため、基本的にプライスカップの対象としている。それでも、利用者側から見れば、毎年値上がりを続ける定期券の価格は賃金よりも上昇幅が大きく、通勤利用者に打撃を与えているとも言われている。

TOC において、運賃値上げは自社の経営にかかわる重大な関心事である。それだけに、一部運賃にプライスカップの規制がかけられているとはいえども毎年運賃値上げをすることが可能であり、かつ、2004年以降は毎年、物価上昇率よりさらに1%まで高い値上げが認められる点は、

TOCにとって非常に有利な条件であった。これまで、鉄道運賃が物価上昇率を超えて毎年値上げされることに利用者からは多くの不満が寄せられていたが、TOCが投資を行うために必要として断行されてきた。

ところが、2014年の運賃値上げについては、当初は従来同様にRPI + 1%とされていたにもかかわらず、最終的にRPI ± 0%となり、2014年の値上げ率はRPI上昇率以内とすることに決定した。これは、2013年12月に大蔵大臣が発表した「Autumn Statement 2013」によるものである。

Autumn Statement 2013では、英国における近年の公的な支出の増大に伴う財政悪化を立て直すとともに、各世帯の家計の健全化を目指す必要があるとして様々な政策が打ち出された。このうち、鉄道運賃については10年間にわたり物価上昇率よりも高い割合で値上げが許容されているが、それにより、鉄道事業者が優遇され、利用者である個人への負担が過大になりつつある。むしろ、従来と比べ、補助金を必要とするTOCが少なくなり、TOCの経営も安定してきていることから、鉄道利用者の負担を緩和するため、政府はプライスキャップの値をRPI ± 0%に変更することにしたのである。これにより、鉄道運賃は10年ぶりに最も低い値上げ率に抑えられることになった。

5. フランチャイズの動向

これまで各TOCの運営状況を見てきたが、TOCを取り巻く環境は大きく動きつつある。2012年にWest Coastのフランチャイズ入札の過程で問題が起きたことを契機に入札スケジュールのすべてが一度停止され、入札プロセスの見直しが行われた。その見直しはすでに完了し、2013年

秋から本格的に入札が再開している。そのうち、2件のフランチャイズ入札が注目されており、ここではそれらについて取り上げる。

現在、ロンドン中心部において二つの大規模な鉄道建設工事が進められているが、その一つであるテムズリンクの運営に向けて、TOCが新たに生まれ変わることになる。テムズリンクエリアの路線を運営する現TOCはFirst Capital Connectで、当該TOCを運営するフランチャイジーはFirst Groupであるが、テムズリンクの改良に伴い、このFirst Capital Connectに代わってThameslink, Southern and Great Northern (TSGN) というTOCが新設された。さらに、現在運営中のTOCの一つであるSouthernは、2015年7月にこのTSGNと合併することになっている。

TSGNを運営するフランチャイジーについてはかねてから入札が進められていたが、2014年5月23日、Govia (Go-Ahead Groupとフランスの交通事業者Keolisによるジョイントベンチャー)に決定した。現フランチャイジーのFirst、そして、Abellio, MTR, Stagecoachの4者との入札に勝ったGoviaが、2014年9月14日から2021年9月までの7年間の契約でTSGNを運営することになったのである。また、前述したように、2015年7月のTSGNとの合併に伴い、Southernは消滅することになる。そのため、TOCの数が、現在の19から2015年7月には18に削減される。なお、2014年12月21日までに、South Eastern TOCからいくつかの駅などのサービスがTSGNに移譲されることになっている。

さらに、TOCの再編は別のところでも進められており、現在、Abellio Greater Angliaが運行している路線の一部であるWest Anglia線が、2015年5月から、LOROLに移管されることにな

る。このように、首都圏輸送の TOC では、次々と大きな改編が行われつつある点が注目される。

一方、英国の代表的な都市間輸送路線の東海岸線を運営する East Coast では、2014年3月21日にフランチャイズの入札者が発表された。East Coast は2009年11月14日より、国が直接運営を行う特殊な TOC であった。もともと National Express Group がフランチャイジーとして運営していたが、リーマン・ショックを発端とする金融危機によりビジネス利用の多い 1 等や正規運賃の利用者を中心に旅客数が減少したことや、動力費の高騰などの影響を受け、経営難から East Coast のフランチャイジーを撤退したため、その後の運営は国にゆだねられていた。その East Coast において、2015年3月から2023年3月までの8年間の予定で通常のフランチャイズ運営が行われることになる。入札では Stagecoach/Virgin, Keolis/Eurostar, First Group の3者が争い、2014年11月にフランチャイジーが決定する。ここ数年、East Coast は好調な運営を続けている最重要幹線の一つだけに、久しぶりのフランチャイジーをどこが勝ち取るか、こちらも高い関心を集めている。

最後に

英国鉄道では鉄道改革から20年が経過したが、輸送人員が増加し続けており、それに対応するため、インフラの改良や新線建設、高速化が急速に進められつつある。これらを受けて、TOC の果たす役割はますます重大になっており、車両の改良などのサービス改善に取り組み、それぞれの路線の特性を活かした経営を行っている。運賃値上げに関わる施策について今後の行方は不透明であるが、首都圏輸送と都市間輸送の TOC はこれま

で以上に補助金に頼らない自立経営がもとめられる一方、ローカル輸送の TOC では必要な補助金をベースに地域輸送を確保していくことになる。

TOC の運営路線・エリアの再編、フランチャイジーの多様化、フランチャイズの運営方針や運営形態の見直し、そして、補助金のあり方の変容など、様々な試行錯誤を積み重ねながらの20年間であったが、今後、各 TOC においては、それぞれの輸送の特性に応じて、利用者のニーズに即した、新たな独自のサービスを展開することが期待されている。

[参考文献]

- [1] Department for Transport, Rail Fares and Ticketing Review : Initial consultation, 2012.3
- [2] Department for Transport, Rail Fares and Ticketing : Next Steps, 2013.10
- [3] HM Treasury, Autumn Statement 2013, 2013年12月
- [4] Office of Rail Regulation, GB rail industry financial information 2012~13, 2014年4月
- [5] Office of Rail Regulation, National Rail Trends Portal
- [6] Department for Transport ウェブサイト
<http://www.dft.gov.uk/>
- [7] Transport for London ウェブサイト
<http://www.tfl.gov.uk/>
- [8] BBC ニュースウェブサイト
<http://www.bbc.com/news/>
- [9] Railnews ウェブサイト
<http://www.railnews.co.uk/>
- [10] Railway Gazette International ウェブサイト
<http://www.railwaygazette.com/>
- [11] Rail Technology Magazine ウェブサイト
<http://www.railtechnologymagazine.com/>