

〔研究員の視点〕

英国鉄道の課題

— インフラと運行の協調を目指して —

運輸調査局主任研究員 小役丸幸子

※本記事は、『交通新聞』（2017年4月25日付）に執筆したものを転載いたしました

はじめに

1994年からスタートした英国の鉄道改革における最大のポイントのひとつが、インフラ部門と列車運行部門の分離、いわゆる「上下分離」であり、英国では組織的にも分離した完全な上下分離の形態が採用された。

鉄道を運行するうえで、安全かつ快適な鉄道利用のためにインフラと運行の相互の協力が必要なことはいうまでもなく、英国においても上下の効率的な連携に対する取り組みが行われてきた。

ただし、上下はそれぞれ独立した組織であり、しかも英国の場合、運行会社（Train Operating Company = TOC）は15社に分かれている。

さらに、これらのTOCは期間限定のフランチャイズ契約下で運営を行っているため、7～8年で別会社になる可能性がある。

このような状況において、上下が緊密な協力関係を維持していくことは容易ではない。

本稿では、英国鉄道の「上下」が協調関係を構築するにあたり、どのような課題があるかについて検討する。

アライアンス

英国のインフラを所有・管理するのはネットワークレールであり、運行については前述

した通り15のTOCが担っている。

両者による上下の協調の重要性は、英国鉄道の非効率性を取り上げたロイ・マクナルティ卿の“Realising the Potential of GB Rail Final Independent Report of the Rail Value for Money Study”（マクナルティ・レポート、2011年5月）や、ネットワークレールの組織運営のあり方を見直すことを提唱したニコラ・ショー氏の“The future shape and financing of Network Rail”（ショー・レポート、2016年3月）などにより、これまでに何度も指摘されてきた。

このうち、マクナルティ・レポートでは、ネットワークレールとTOCの連携不足が問題視され、その改善策のひとつとして、インフラ部門及び列車運行部門が緊密な協力体制を構築することで運営の効率化を試みる取り組みが提言された。

それを受けて、サウス・ウェスト・トレインズTOCでは、2012年4月からネットワークレールとのアライアンスが結ばれた。

このアライアンスに基づき、上下が目標を共有することで意思決定を早め、遅延の減少や輸送力の増大、輸送障害時も迅速な対応や鉄道利用者に対する様々なサービス改善に結び付けるため、TOCとネットワークレールの連携による計画の策定が行われた。

この形でのアライアンスは2015年8月で一区切りしたが、サウス・ウェスト・トレインズ TOC では大規模な路線改良を行うことになっており、そのための別の形式のアライアンス関係の下、両者の協力は引き続き行われている。

また、ネットワークレールは、スコットレール TOC とともに2015年11月にアライアンスを締結している。

上下協調の難しさ

このように、ネットワークレールと TOC が協力してインフラの管理・運営及び列車の運行を行う手段としてアライアンスを活用するという考え方は、当事者のネットワークレールをはじめ、TOC による円滑な運行を促進したい運輸省など、基本的には業界全体において受け入れられている。

しかし、現状の上下の協力体制には限界も見られ、組織運営の面から次のような問題が指摘されている。

① 計画・目標

ネットワークレールの更新・改良プログラムは5年サイクルで計画され、その計画期間はコントロール・ピリオドと言われる。

ネットワークレールは監督官庁である鉄道・道路規制庁（Office of Rail and Road = ORR）によって、コントロール・ピリオド内で行う改良工事計画におけるスケジュールや予算などの目標を達成することが要求される。

一方、TOC は運輸省とのフランチャイズ協定でサービス改善や運賃等の目標が設定されている。

このように、ネットワークレールの目標と TOC の目標は、それぞれ異なる監督官庁の

もとで策定された独自のものであり、両者の間で調整が行われていない。

そのため、TOC の要望がネットワークレールの計画に必ずしも反映されない可能性がある。

TOC はインフラの改善に関わる事項についてネットワークレールと検討する機会はあるが、それが十分活かされているとはいえず、TOC にとって将来のサービスの展望を描いたり、経営上の判断を行うことが困難という実情がある。

もちろん、国が関与するインフラ施策はコントロール・ピリオドに盛り込まれるが、最近、ネットワークレールではスケジュール通りにインフラ改良計画が進まない事態が生じ、問題となっている。

フランチャイズ入札においてインフラ改良を伴うサービス改善を計画している TOC にとって、ネットワークレールの計画が確実に実行されない状況はリスクともいえる。

② 事業期間

また、ネットワークレールと TOC による計画や目標の共有を困難にしている根本的な要因として、両者の事業期間の相違が挙げられる。

TOC はフランチャイズ制であり、運輸省によっておおむね7～15年の運営期間が定められている。

一方、前述したように、ネットワークレールのインフラ改良は、コントロール・ピリオドという5か年計画に基づき実施される。TOC のフランチャイズ期間とネットワークレールのコントロール・ピリオドはそれぞれ個別に設定され、連動していない。

この両者の事業期間が一致していないことは、英国鉄道の整備を行う上で大きな阻害要

研究員の視点

因とされている。

③ 路線上の競合

ネットワークレールと TOC のアライアンス形成における最大の問題点は、近隣エリアで運営を行っている複数の TOC が運行に際し一部の路線を共用しているため、ネットワークレールが特定の TOC とアライアンスを結ぶのが難しいことである。

実際、これまでのアライアンス事例は、路線とそこを運行する TOC が 1 対 1 で対応しているような、比較的連携を結びやすいケースであったが、そのような好条件の TOC は限られている。そこで、最近では、近接した複数の TOC とネットワークレールが統合チームをつくり、拡大アライアンスを展開する動きがみられる。

おわりにー今後の課題

英国において上下分離が行われてから 20 年以上が経過したが、旅客サービスの改善に向けて上下の協調の重要性は増してきている。

上下が緊密な協力関係を持つことができな

ければ、快適な輸送サービスの提供に支障が生じ、鉄道のダメージにつながる。

そのような事態を回避するために、まずはネットワークレールと TOC の組織的な問題点を解消し、両者が協力できる枠組み作りをする必要があり、それは運輸省や ORR という監督官庁の責務でもある。

新しく建設中の East West Rail では、従来の TOC とは異なり、上下一体となった運行が行われることになっている。

また、2018 年 12 月にフランチャイズ更新となるサウス・イースタン TOC においても、ネットワークレールと連携した運営が検討されている。

このように、今後、上下のアライアンスは増加していくことが見込まれるが、前述した問題点をクリアし、アライアンスの質的な向上を目指す必要がある。

そのためにも、ネットワークレールと TOC が目標を共有し、緊密なコミュニケーションを行うことで、充実した鉄道ネットワークの構築と、より機能的な運行を企図したアライアンスが期待される。