

〔研究員の視点〕

ロンドン交通局の経営立て直しに向けた動き

交通経済研究所主幹研究員 小役丸幸子

※本記事は、『交通新聞』（2021年1月28日付）に執筆したものを転載いたしました

今日までの3度のロックダウンにより英国の公共交通が揺らいでいる。ロンドン交通局（Transport for London：TfL）もその例外ではなく、運賃収入は当初計画（50億ポンド＝7,050億円）の2割程度にとどまるものと見込まれている。そうした厳しい経営状況に対し、国はすでにTfLに対し2度にわたる財政支援を行っている。

国の支援もあり、TfLの経営はとりあえず一息つくことができた。5年ぶりの運賃値上げも行われることになり、2022年にはいよいよクロスレールが開業する予定である。TfLが今後どう経営を立て直していくかが注目される。

ロンドン交通局とは

ロンドンには、ロンドン市政改革に伴う1999年グレーター・ロンドン・オーソリティ法（Greater London Authority Act 1999）に基づき、それまでの1市（City）と32自治区（Borough）による構成から、2000年7月にGLA（Greater London Authority）という単体の自治体となった。GLAの発足により、ロンドン内の公共交通機関を一体のネットワークとして運営するため、2000年7月にロンドン交通局（Transport for London：TfL）が創設された。

TfLはロンドン地下鉄をはじめ、ドックランド・ライトレール、路面電車のトラムリンク、ロンドン・オーバーグラウンド等の旅客列

車運行会社などの鉄軌道のほか、バスやフェリー、タクシーなどを管轄している。また、TfLは、自転車の利用促進、自転車走行空間や歩道の整備や駅前などの再開発を行うほか、道路政策にも携わり、ロンドン市内の慢性的な道路渋滞を解消する目的で午前7時から午後10時の間にロンドン市内中心部に入る車に対して混雑税を課している。

新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、地下鉄やバスの利用者が大幅に減少したことにより（図1）、TfLの2020年度の運賃収入は、当初予算の50億ポンド（7,050億円）から8割程度減少することが見込まれている。新型コロナウイルスの終息が見通せない状況下、TfLにおいては経営の立て直しが課題となる。

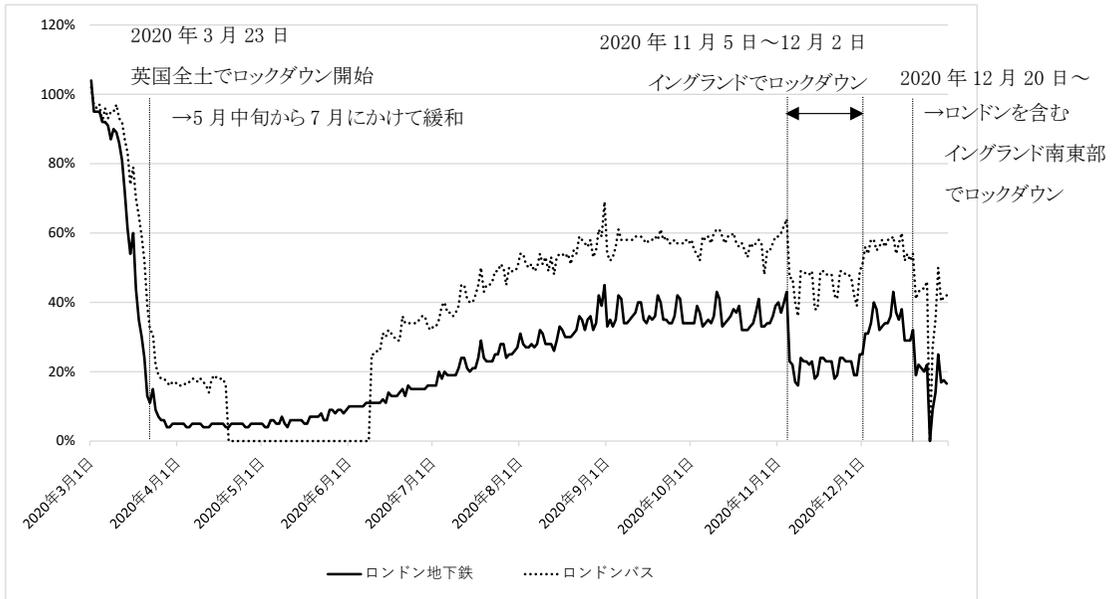
TfLの課題

しかし、そもそも、新型コロナウイルスの感染拡大以前からTfLの財政状態には問題があった。その要因は主に次の3点である。

①クロスレール開業の遅れ

クロスレールはロンドンを東西に結ぶ全長118キロの路線である。ロンドンの都心と郊外のアクセスを向上させる目的で計画され、10年以上にわたる議論を経て、2009年5月に着工し、当初は2018年に完成の予定であった。しかし、ロンドン中心部分の新線建設の完成が遅れている上に、新型コロナウイルスの影響を受けたことで、開通

図1 ロンドン地下鉄及びロンドンバスの利用者の推移（2020年3月1日～12月31日）



注1) 対前年同日比

2) バス運転士の感染防止策として運転席に防護フィルムの設置等を行うため、4月下旬から6月上旬にかけて、バスの乗降口を中央部の1か所に限定した。そのため、4月19日～6月8日はバスの利用者数が計測されていない。

3) 12月25日はロンドン地下鉄及びロンドンバスともに利用者が計測されていない。

出典：Department for Transport, 'Use of transport modes: Great Britain, since 1 March 2020', 6 January 2021

は2022年にずれ込む見通しである。当初2007年度時点で工事にかかる費用は159億ポンド（2兆2,419億円）であったが、度重なる工事の延長と併せて建設コストは大きく膨らみ、2018年12月には結局180億ポンド（2兆5,380億円）となった。2020年12月、運輸省はクロスレールの完工に向け、8億2,500万ポンド（1,163億円）の追加融資を行うと発表した。度重なる開業の遅れがTfLの財政を圧迫している。

②補助金の減少

現在、TfLの収入の大部分は運賃収入が占めている。ニューヨークやパリの公営交通と異なり、TfLは国からの運営補助を受けていないためである。以前はTfLも国から補助金を受けており、2015年度においてはTfLの全収入の23%に相当する年間26

億4,500万ポンド（3,729億円）の補助金を受けていたが、国の財政負担軽減を目的に2015年に運輸省がTfLへの運営補助金を段階的に減らすことを発表し、2018年度に完全に廃止されたのである。TfLでは国からの補助金がなくなったため、住宅開発や駅周辺の商業開発などの不動産関連収入を増やす努力をしている。

③運賃値上げの凍結

TfLの財政事情の改善には運賃収入の増大が重要なポイントとなる。しかし、2017年から2020年までの間、一部運賃を除き、TfLは普通運賃やオイスター（IC）カード運賃といった主要運賃について値上げを行っていない。これは、2016年にロンドン市長に就任したサディク・カーン氏が掲げた公約であるロンドン地下鉄・バスの運賃値上げの凍

研究員の視点

結によるものである。運賃値上げの凍結は利用者にとってはもちろん歓迎すべき施策であるが、TfL の財政の観点からは困難を伴うものとなっている。4 年間にわたり運賃値上げを凍結したことによる逸失収入は 6 億 4,000 万ポンド (902 億円) にのぼると推計される。運賃値上げの凍結が利用者の増加に必ずしも結びついているとは言えない点が課題となっており、ロンドン議会の予算・業績委員会から運賃値上げの凍結見直しが求められていた。

国からの支援

このような問題に加えて、新型コロナウイルスの感染拡大により経営が悪化した TfL は、国から財政支援を受けることになった。

一度目は 2020 年 5 月であり、同年 10 月までの緊急財政支援として、国から 16 億ポンド (2,256 億円) の補助を受けた。その際、同年 6 月から、混雑税の引き上げと、ロンドンの地下鉄やバス等で利用できる高齢者無料バスの月曜から金曜の朝のピーク時間帯における利用制限が行われた。高齢者無料バスの利用制限はもちろん高齢者の感染予防のためでもあるが、混雑税の引き上げを含めて、これらの措置は TfL の増収策の一環として政府が打ち出したものである。

それでも、すでに 2020 年 7 月の時点で、2020 年度下半期に 20 億ポンド (2,820 億円) 不足することが予測されていた。サービスレベルについて、地下鉄では 5 月中旬から、また、バスも 7 月には通常の運行本数の 95% を維持するなど TfL も努力を続けていたが、利用者数は思うように伸びなかったのである。

そこで、2020 年 11 月、TfL の 2020 年度下半期の支援のため、国とさらに 17 億ポンド (2,397 億円) の補助を受ける協定を締結した。これはコロナ前の 65% の利用者数を想定した支援額であるが、利用者数の予

測は困難であるため、実績に応じて支援額は増減される。なお、クロスレール建設計画に必要な補助はこの支援額には含まれない。

さらなる支援に伴い、国からはこれまで凍結されていた運賃値上げが求められることになった。運賃は TfL に決定する権限があるが、5 月の支援の時点から国から運賃値上げを要請されており、11 月の支援について議論する際に 2021 年の値上げは不可避の要件となった。そこで、カーン市長が導入し、4 年間続けられた運賃値上げの凍結は見送られ、2021 年については 3 月から 2.6% の運賃値上げが行われることになっている。

今後に向けて

新型コロナウイルスの終息が見通せない中、地下鉄やバスの利用者数が増加に転じるのが難しい状況はこれからもしばらく続くことが予想される。そこで、TfL に求められているのは今後の収支計画である。国からの支援を受けて、ひとまず経営の危機を脱したが、TfL にとっては厳しい舵取りが迫られている。

TfL は国から、短期的には新型コロナウイルスの影響が続くと考えられる 2023 年度までの計画を策定するとともに、長期的にはコロナ後を見据えた展望を描くよう要求されている。そして、さらなるコスト削減策として、人件費の抑制や無料バスの利用制限対象者の拡大、混雑税適用エリアの拡大などが挙げられる中、TfL が自らの財政再建のためにどこまで踏み込めるかがカギとなる。

ロックダウン中であっても、地下鉄の深夜運行が中止されている以外は、エッセンシャルワーカーをはじめロンドン市民にとって必要不可欠な輸送機関として、地下鉄・バスとも基本的に通常運行が行われている。来年にはクロスレールの開業も見込まれているが、ポストコロナに向けて TfL がどのように経営を立て直していくかが注目される。