

英国におけるバス関連制度と運賃等サービス提供に関する施策の動向について

竹内 龍介¹・中村 文彦²・鶴指 眞志³・南 聡一郎⁴

¹正会員 国土交通省 国土交通政策研究所 主任研究官 (〒160-0004 東京都新宿区四谷1丁目6番地1号)
E-mail:takeuchi-r2n8@milit.go.jp (Corresponding Author)

²正会員 東京大学 大学院新領域創成科学研究科 特任教授 (〒113- 8656 東京都文京区本郷7丁目3-1)
E-mail: nakamura-fumi@edu.k.u-tokyo.ac.jp

³非会員 国土交通省 国土交通政策研究所 主任研究官 (〒160-0004 東京都新宿区四谷1丁目6番地1号)
E-mail:tsurusashi-s2c9@milit.go.jp

⁴非会員 国土交通省 国土交通政策研究所 主任研究官 (〒160-0004 東京都新宿区四谷1丁目6番地1号)
E-mail:minami-s2rk @milit.go.jp

英国では、Transport Act 1985によりロンドン以外のバス市場が自由化され、最低基準を満たす民間事業者すべてが市場に参加でき、また最低限の基準を満たす限り独自の運賃体系や路線、運行頻度等を設定できるようになり、地方自治体の支援・介入は原則非商業路線のみに限定された。一方で、自治体主導によるサービス改善方策の模索が続いており、Transport Act 2000、Local Transport Act 2008及びBus Service Act2017により、自治体と事業者間の協定や契約の制度が整備されてきている。また、運賃上昇、事業者間の競争や複雑な運賃体系といった規制緩和の弊害を踏まえ、2021年にNational Bus Strategy for Englandが策定された。本稿では、規制緩和以降の英国におけるバス関連法制度の変遷について、その施策の内容や課題並びに対策について、地域公共交通サービスの改善及び地方自治体の権限の変化といった視点から分析をする。

Key Words : Local Transport Planning, Business Act ,Deregulation

1. はじめに

(1) 本研究の背景

我が国における、公共交通の市場参入及び退出の制度の概況をみると¹⁾、バス市場においては2000年改正、2002年施行の改正道路運送法において、乗合バス事業の受給規制が緩和され、事業開始が免許制から許可制への変更により公示された安全基準等を満たせば参入が可能になり、路線計画などの事業計画が許可制に変更され、また休廃止などの市場撤退の許可制から届出制に変更になり、参入及び退出の規制が緩和された。また、クリームスキミング防止条項の制度を設けた届出制のダイヤ、上限運賃の範囲内で届出による変更といった事業者の創意工夫による設定が可能となった²⁾。

そのような中、コミュニティバスの事業者など新規参入が一定程度促進されたという流れがある一方³⁾、路線廃止対策のための地域協議会制度(都道府県が設置)は限定的な役割しか話していないという課題が発生した⁴⁾。

また、2006年の改正道路運送法においては、一般貸切

旅客自動車運送事業による例外規定により運行されていたコミュニティバスやデマンド交通を一般乗合旅客自動車輸送に規定されるようになった。また、運賃設定において通常の上限運賃の他に協議運賃の導入や、またそれらを協議並びに合意形成を図る地域公共交通会議の設置等といった自治体の実情に応じた工夫が図られた⁴⁾。

昨今の政策の概況を見ると、2007年に成立・施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により、地域の公共交通の確保は、地方自治体を中心となり地域戦略の一環として地域の公共交通の確保に取り組む必要があるとされた。2020年11月に施行された改正法では、地域が自らデザインする地方公共団体におけるマスタープランとしての地域公共交通計画の作成が努力義務化された。すなわち、地方自治体が域内の地域公共交通の持続的な提供を確保することとなる。一方コミュニティバス、デマンド交通等、自治体等が計画や運営の主体となるモビリティがある点に言及していることはあるものの、乗合バス事業の事業許可については参入退出の規制緩和が維持されている点を踏まえると、必ずしも自治

体の公共交通確保に関する権限については日本では有しているとは言い切れないとみられる。

そのような中、欧州に関する概況をみると、いわゆる“Public Transport Authority”や“Mobility Authority”といった、公共交通の計画や事業者契約等といった運営する組織が自治体組織や事業者とは分離した形で設置されている場合があり⁹⁾、ドイツ及びオーストリアでは運輸連合(“Verkehrsverbund”) フランスではモビリティ政策当局(“Autorité organisatrice de la mobilité “:AOM) と言われる組織があり、地域での地域公共交通の確保を担っている。

その一方で、英国においては、地方当局内に交通担当部局(“Local Transport Authority”, 以下LTAと記載)が設置されている場合がみられる。また、英国の規制概況に着目する、1985年交通法(Transport Act 1985)に基づき、ロンドンを除き規制緩和が図られた一方で、2000年交通法(Transport Act 2000)、2008年地方交通法(Local Transport Act 2008)及び、2017年バスサービス法(Bus Service Act 2017)により、自治体と事業者とのパートナーシップに関する施策の見直しが行われている状況にあり、自治体による事業者の提供サービスへの権限強化の流れがみられている。すなわち、民間の参入退出の規制緩和が図られている中、自治体における公共交通の権限について様々な取組が行われていることから、日本との類似性が高いと考えられる。

(2) 本研究の目的

以上の問題意識のもと、本研究では英国における1985年交通法以降における規制緩和以降のバス関連法制度の変遷について、包括的にそれら施策の内容や課題並びに対策の把握を通じ、地域交通サービスにおける地方自治体と事業者との連携関係並びに地方自治体の権限の変化といった視点から分析を行い、公共交通サービスの維持や改善にむけて地方自治体及び事業者との役割分担に関する考察を試みる。

2. 既存文献のレビューと本論文の意義

英国における地域公共交通政策並びにその制度関連した研究について国内の動向に着目すると、中野による、規制緩和後の制度や行政組織や事業者といった関係主体の役割関係を整理するとともに、2000年交通法におけるパートナーシップを整理したもの⁹⁾がある。また、山本らによる、英国のバス規制区分を整理する中で、域内バスに対する地方政府の関与(パートナーシップ等)について、2008年地域交通法をもとに整理したもの⁷⁾、規制緩和以降の英国の品質協定に関する規制緩和以降の流れを、2000年交通法や2008年地域交通法の内容を踏ま

え、地域に事例における実態をとりまとめたもの事例⁸⁾がある。さらに、寺田による地方組織の再編と、バス補助制度の変化に焦点を当てた研究における2008年地域交通法におけるパートナーシップの制度概況と実態・課題について述べたものがある⁹⁾。

しかしながら、いずれの研究も2000年交通法並びに2008年地域交通法までの内容にとどまっており、以降の改正については取り扱っていないという問題がある。

そのような中、小役丸¹⁰⁾は、英国における2017年のバスサービス法における各地域状況に応じた自治体とバス事業者のパートナーシップ構築により、適切なバスサービス提供への期待を示しているものの、規制緩和以降の課題やそれに呼応した形で行われたとみられる複数の制度改正について包括的に示していない点が課題である。

一方で、海外の文献を例にとると、KPMGは、市場動向、地方自治体と交通事業者の役割のあり方、フランチャイズ制など、政府が市場に対して影響を及ぼす選択肢に着目し、ロンドン以外のイングランドにおける地方バス市場の情報を収集し考察しており¹¹⁾、規制緩和後の動向について各制度改正の概況を踏まえた上で、俯瞰的にということが分かる。

以上より、本研究は英国における規制緩和以降の英国におけるバス関連法制度の変遷について、その施策の内容や課題並びに対策について、地域公共交通サービスの改善及び地方自治体の権限の変化といった視点から分析をし、自治体及び事業者の役割分担や関係性について、制度面から明らかにすることにおいて意義がある。

3. 英国のバス関連政策概況

表-1に示すように、1985年交通法の改正以降、ロンドン以外は規制緩和が進められており、参入退出が自由だが、社会的に必要なサービスをLTAが入札する方式をとっている。なお、ロンドンにおいては、ロンドン交通局(Transport for London :TfL)が路線ごとに基本的に競争入札を通して、事業者にサービス運営を委託するフランチャイズ制度とされている状況にある。

また、規制緩和以降の事業環境についてみると、規制緩和後の民営化の流れから構築された大規模事業者が存在しており、ロンドン周辺地域ではStagecoachやGoAheadグループ等の市場シェアが大きいものの、地域によってはそれら以外のオペレーターも複数存在していることから、必ずしも寡占が進んでいる状況にはない。

また、地方行政制度をみると、自治体は大きく分け1)二層式と2)一層式の構造で運用、ほとんどはカウンティとディストリクトによる二層式、一層式には単一自治体、メトロポリタン・ディストリクト等が含まれる。

なお、比較のためにライトレールについても参考までに記載をする。英国ではドイツやフランス等と異なり、トラムの路線は限られているが公的機関と民間企業が混在して運営を行っている。

4. 英国バス制度の歴史的経緯

本章では、規制緩和以降に行われた制度改正による自治体とバス事業者との協定に関する内容について、その制度概況や適用状況についての考察を行う。

(1) 規制緩和とそれ以降の制度改正の概況

a) 1985 年交通法 (Transport Act 1985)

ロンドン以外のイングランド地域、スコットランド、ウェールズのバス市場を自由化し、最低基準を満たす民間事業者すべてが市場競争に参加できるように整備事業者らは最低限の基準を満たす限り、独自の運賃体系や路線、運行頻度等を設定できるようになった地方自治体の支援・介入は原則、非商業路線（採算の取れにくい路線やサービス）のみに限定している。

b) 1999 年大ロンドン市法 (Greater London Authority Act 1999 : GLA 法)

ロンドンの交通システムを統合的に管轄する市長とロンドン交通局等の役割を明確化しており、同局は市長の交通戦略の実施や、ロンドンのバスや地下鉄、ライトレールの管理などを行う。

(2) 2000 年交通法 (Transport Act 2000)

公共バスサービスの質改善を目的に、カウンティ・カウンシル等の自治体に据えられている地方交通当局 (LTA) に対して、5 年ごとに地方交通計画 (Local Transport Plans) を策定するように求めた。また、LTA が整備したバスレーン等の施設の利用を望むバス事業者は車両仕様において一定基準を満たす必要がある「品質協定制 (Quality Partnership Schemes : QPS)」及び、自治体が定めるサービス改善 (施設、頻度、時刻表、運賃など) に基づき、契約に基づきバス事業者がサービスを提供する「品質契約制度 (Quality Contract Schemes : QCS)」の 2 種類のパートナーシップが規定された (表-2) ¹²⁾。

ただし、実際の導入は限定的で、特に QCS は自治体の法的権限が十分に確保されなかったこともあり、導入された実績はないとされる ¹³⁾。

(3) 2008 年地方交通法 (Local Transport Act 2008)

道路渋滞に対処しバスサービスの品質を改善するために制定された法律で、2000 年交通法を改正し、LTA が地方交通計画を策定する際に、5 年ごとに更新する必要はなく、計画が適切であれば計画の維持を可能としている。

その中で、サービス改善のためのバスの運行時間・頻度、運賃等協定の内容を LTA と事業者 (単体・複数) の間の任意協定という形で設定する「自主的パートナーシップ協定 (Voluntary Partnership Agreement : VPA)」及び、特定地域内における運行本数等の調整等、競争の阻害・制限、不公平な取り扱いを防止することを目的とした「適格化協定 (Qualifying Agreement : QA)」が規定さ

表-1 バス等の交通政策概況

分類	バス		ライトレール
	ロンドン地域	ロンドン以外	
運営概況・事業主体	ロンドン交通局が競争入札を通じ事業者にサービス運営を委託	8割は民間企業により運営、2割は非商業路線としてLTAが調達、サービス計画・維持等を主管	公的機関と民間企業が混在して運営
官民の役割分担	ロンドン交通局の傘下組織がバスサービス要件を指定、入札	非商業路線 (社会的に必要なサービス) の場合、LTA が入札を主導	ロンドンのドックランズ・ライト・レイルウェイは、フランチャイズ運営
事業規模	大都市圏の公共交通機関は8割以上がバスで、ロンドン周辺地域では Stagecoach (スコットランド)、GoAhead グループ (同上) 等の市場シェアが大きめだが、寡占ではない		イングランド内の9つのライトレールは5つが民営、4つが公営で運営
地方行政制度	自治体は大きく分け①二層式と②一層式の構造で運用、ほとんどはカウンティとディストリクトによる二層式一層式には単一自治体、メトロポリタン・ディストリクト等が含まれる		

表-2 2000 年交通法 (Local Transport Act 2008) におけるパートナーシップ

名称	概要
品質協定制 (Quality Partnership Schemes : QPS)	<ul style="list-style-type: none"> 1998年に英国政府が提案した制度 QPSのもと、LTAはバスレーン等の施設整備を行い、施設利用を望むバス事業者は車両仕様において一定基準を満たす必要がある (頻度や時刻は含まれない)
品質契約制度 (Quality Contract Schemes : QCS)	<ul style="list-style-type: none"> 本法で導入された制度 自治体が定めるサービス改善 (施設、頻度、時刻表、運賃など) に基づくサービス提供は、契約された事業者のみによる

れた(表-3)。また、2000年交通法で定められた、品質協定制度(QPS)を、LTA整備したサービス改善の施設でサービスを提供できる事業者への仕様に、頻度、時刻、最大運賃を含められるよう改訂された¹⁴⁾。

以上のように、LTAと事業者の連携を更に強化する目的で、VPA及びQAを導入したが、これらについても強制力が弱い等の課題が指摘されてきた¹⁵⁾。

(4) 2017年バスサービス法 (Bus Service Act 2017)

バス市場の自由化によってもたらされた様々な課題を解消し、公共バスサービスのさらなる改善を目指し、自治体からの要望なども踏まえた制定された法律であり、

表-4に示すようにより良いバスサービス整備、より良い環境整備及びより良い価値の創造を想定する成果として、2000年交通法で言及・提示された品質協定制度(QPS)と品質契約制度(QCS)を改訂する目的で、新たなパートナーシップを導入した¹⁶⁾。

具体的には、特定地域内の全バス事業者にLTAが定めた運賃やダイヤ等の要件を満たすよう求めるLTAは事業者に対しバス停や関連インフラの利用許可や、その他援支援を提供する「高度品質協定制度(Advanced Quality Partnership Scheme: AQPS)」¹⁷⁾、特定地域でバスサービスを提供する全事業者に対し、LTAが複数の事業者・交通手段で利用可能な乗車券購入やコンタクトレス支払い

表-3 2008年地方交通法(Local Transport Act 2008)におけるパートナーシップ¹⁵⁾

名称	概要	長所・短所
自主的パートナーシップ協定 (Voluntary Partnership Agreement: VPA)	LTAと事業者(単体・複数)の間の任意協定という位置づけバスの運行時間・頻度、運賃等協定の内容は比較的自由に設定可能だが、設定可能・不可能な内容が存在 <設定可能> ・LTAによるインフラ・便宜の提供 ・運行するバスの技術基準 ・最低限のバスの運行時間帯・頻度 ・複数事業者間の運行時間の調整 ・事業者が設定できる運賃の最高額 等 <設定不可> ・運賃の詳細な価格設定 ・対象インフラから協定不参加の事業者を排除 ・事業者登録に関する規制 等	<長所> ・自由度が高く、比較的素早く簡易に導入可能 ・幅広い導入実績がある(※英国運輸省への報・告義務が無いため、実際の協定件数是不透明) <短所> ・協定条項は両者の信頼関係や競争法の影響を受け、強制力は弱め ・協定に参加していない事業者と路線上での競争が発生した場合、協定内容が不安定化する可能性あり
適格化協定 (Qualifying Agreement)	特定地域内における、競争の阻害・制限、不公平な取り扱いを防止することを目的とした協定 LTAが協定の条項や考えられる効果を検討し、①協定の内容が管轄区域内のサービス利用者の利益となること、②バスサービス運営の改善に不可欠ではない規制を事業者に課さないことを条件に、協定文言を策定する	<長所> ・競争法が定める規制の範囲内で、運行本数などを事業者間で調整することが可能 <短所> ・VPAとほぼ同様

表-4 2017年バスサービス法 (Bus Service Act 2017) が想定している成果¹⁷⁾

項目	概要
より良いバスサービス整備	<ul style="list-style-type: none"> ・新型バスの導入 (Wi-FiやUSBソケット等を完備) ・より良いバスネットワーク (従来より多いもしくは異なる地域での運行、夜間や週末の運行) ・簡易もしくはコンタクトレスの支払い ・より多くの事業者・交通モードの乗車券を統合 ・利用者に提供する情報の改善 (バスの到着時刻、運賃等) ・障害者のアクセシビリティ改善
より良い環境整備	<ul style="list-style-type: none"> ・さらなる雇用創出 ・生産性の改善 ・渋滞が発生し易い街中等での自家用車の利用減 ・低排出バスの導入 (大気質の改善) ・コミュニティ移動サービスの強化
より良い価値の創造	<ul style="list-style-type: none"> ・職業訓練性、失業者、その他グループに対する運賃割引制度の拡張 ・事業者間の競争の改善 ・運賃比較機能の強化 ・イノベーションに前向きな民間事業者によるサービスの提供 ・定期的なバスサービスと、学校・医療向けの移動サービス等を統合

表-5 バス事業者に義務を課せる内容¹⁷⁾

	AQPS	ATS	EP	Franchising
複数の事業者や交通モードで利用可能な乗車券の導入	○	○	○	○
特定のチケットの販売促進 v 方法を義務化	×	○	○	○
全ての参加事業者に適応するゾーン制の運賃体系の導入	×	×	○	○
事業者の発券に対して共通規制を適応	×	×	○	○
IC カード等の特定の乗車券の販売	○	○	○	○
複数の事業者を統合する乗車券の具体的な金額を設定	×	×	○	○
各事業者の乗車券の具体的な金額を設定	×	×	×	○

表-6 2017年バスサービス法 (Bus Service Act 2017) におけるパートナーシップ¹⁵⁾

名称	概要	長所・短所
高度品質協定制度 (Advanced Quality Partnership Scheme: AQPS)	<p>特定の地域内の全てのバス事業者に対し、<u>LTA が定めた以下の様な各種要件を満たすように求める</u> LTA は事業者に対してバス停や関連インフラの利用許可や、その他直接的・間接的な支援を提供する 2000 年交通法が導入した品質協定制度の改訂版という位置づけである</p> <p><要件例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両の要件 (Wi-Fi の有無, 燃料, 低排出等) ・運行頻度と定時性の要件 ・運賃上限の要件 ・乗車券の販売方法に関する要件 ・利用者への情報提供に関する要件 ・広報・宣伝の方法に関する要件 等 	<p><長所></p> <ul style="list-style-type: none"> ・サービス改善に一定の効果が見込め, 協定内容について事業者が意見を述べる事が可能 <p><短所></p> <ul style="list-style-type: none"> ・LTA の負担が大きい (施設・支援の整備, 履行状況の確認) ・事業者からの反発が想定される (協議が難航する恐れ) ・強制力を発揮する場合には, 交通委員会 (Traffic Commissioner) の介入が必要となるが, 適切な介入が見込めるかは不透明 ・特定の条項は競争法により制限される ・導入実績があまりない
先進的乗車券発行制度 (Advanced Ticketing Scheme)	<p>特定地域でバスサービスを提供する全事業者に対して、<u>LTA が複数の事業者・交通手段で利用可能な乗車券購入やコンタクトレス支払い等の枠組みを提供する乗車券発行にのみ焦点を当てているため, 他の枠組みより適応範囲は狭い</u></p>	<p><長所></p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業者間の競争を促す競争法の規制を回避し, サービスの質を向上可能 <p><短所></p> <ul style="list-style-type: none"> ・LTA は運賃設定に関与できない
拡大パートナーシップ (Enhanced Partnership: EP)	<p><u>LTA と事業者間で合意される任意制約すべての事業者は, LTA が策定し特定地域に導入したサービス提供計画, 目標, 要件, 基準等を遵守する必要がある</u> EP の導入の際には, 過半数のバス事業者の合意が必要であるが, 一度導入されたら全ての事業者が従う必要がある</p> <p><要件例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両の種類や概観 (カラーリング含む) ・利用者への情報の提供方法や広報 ・時刻表や変更日程 ・サービス提供計画や目標 ・乗車券の購入・販売方法と運賃の支払い方法 ・乗車券の見た目, 形態 ・複数事業者間で利用可能な乗車券の価格 ・標準化された発券場所, 有効期間, 割引の適用基準 	<p><長所></p> <ul style="list-style-type: none"> ・AQPS よりも効果や強制力が望める ・過半数のバス事業者の合意を得るだけで導入可能 ・AQPS と異なり, 交通委員会の介入がなくとも LTA が事業者登録等を進める事が可能 <p><短所></p> <ul style="list-style-type: none"> ・協議・導入プロセスが複雑 ・事業者間の運賃の完全な調整はできない ・導入実績がほとんどない (検討段階の自治体はある)
フランチャイズ (Franchising)	<p>特定地域のバス市場の規制緩和を停止し, 事業者は <u>LTA と結ぶ契約に基づいてサービスを提供する必要がある</u> 2000 年交通法が導入を促した品質契約制度の改訂版という位置づけ</p> <p><要件例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線, ルート, 時刻 ・他の交通手段 (鉄道・トラム等) との統合 ・複数モードを統合する乗車券と価格の整備 ・単一ネットワークのブランディング (車両のカラーリングの統一等) ・車両の種類や概観, 技術, 排出量 	<p><長所></p> <ul style="list-style-type: none"> ・法的拘束力がある ・LTA により, バスサービスの提供計画とより幅広い政策課題を統合できる ・新規参入事業者を含むバス事業者にとって, より安定した市場を形成できる <p><短所></p> <ul style="list-style-type: none"> ・導入と実施に時間と費用がかかる ・LTA が収益リスクに直面する可能性 ・既存バス事業者にマイナスの影響を与える可能性

等の枠組みを提供「先進的乗車券発行制度 (Advanced Ticketing Scheme :ATS)」、LTA と事業者間で合意される任意制約すべての事業者は、LTA が策定し特定地域に導入したサービス提供計画、目標、要件、基準等を遵守 (時刻表、乗車券、情報提供等) する必要「拡大パートナーシップ (Enhanced Partnership : EP)」及び、特定地域のバス市場の規制緩和を停止事業者は LTA と結ぶ契約に基きサービスを提供する必要がある「フランチャイズ (Franchising)」がある。バス事業者に義務を課せる内容を表-5 に、またそれぞれの概要を表-6 に示す¹⁸⁾。

これらの背景には、民間事業者は収益性の高いサービスの提要のみに焦点を置いたことから、都市全体で統合された公共交通の提供が困難になり、バスサービス提供を管轄する機関に権限を与える必要性が出てきたといったことがある。

バス事業者に課せる義務をみると、各スキームの強制力は、AQPS が最も弱く、フランチャイズが最も強い傾向にある。また、適用上の留意点として英国政府は各自治体に対し、それぞれの状況にあった制度の導入を求めており、AQPS や EP 等の特定地域の全てのバス事業者を対象とするような枠組みは、より参加する事業者数が少ない方が導入し易い指摘されている¹⁷⁾。

なお、これらは LTA の監督権限を強化し、バスサービスの質の抜本的な改善を目指すものであり、LTA と事業者間の連携強化が促進されたものの、これらのメカニズムが実際に利用されることは稀であった課題がある¹⁹⁾。

5. 規制緩和の課題と全国バス戦略

(1) 規制緩和・自由化が引き起こした近年の問題

ロンドン以外の地域の平均バス運賃は 1987 年以降、403% 上昇した (対比として鉄道運賃と自動車コストの値上がりはそれぞれ 325% と 63%) 同様に地方のバス運賃は 2010 年以降、実質年率で 1.4% 上昇しているといった課題がある¹⁷⁾。

また、全体的な計画や管理がなされていないため、バスシステムが機能的に運営されておらず、必要のない路線が多くなってしまっている。すなわち、規制緩和は、複数の事業者が同じ地域内や、事業者間や交通手段間で整合性が取れていない同じ路線・同じ時刻表で競争していたり、利用者を混乱させる乗車券購入のオプションがいくつもあるなど、サービスの断片化を招いているといった課題がある¹⁹⁾。

(2) 全国バス戦略策定 (National Bus Strategy for England)

a) 策定の流れ

2019 年に英国政府は「A Better Deal for Bus Users」を公開し、バス分野支援と変革のため新たに 2 億ポンドの支出をを発表した。また、地域社会のバスのニーズを満たすために官民の結びつけを定めた全国バス戦略 (National Bus Strategy) の策定を約束し、2021 年 3 月に発表された。

全国バス戦略では、数十年にわたる規制緩和が高品質なバスサービスの提供に失敗していることと、歴代政権が十分な資金調達への投資や政治的関心を怠ってきたことを認めている。つまり、規制緩和を見直すといった内容であることが分かる²⁰⁾。

また、パンデミックを受け、民間事業者が商業的に成り立たないと判断した場合に、コミュニティが適切なサービスを受られないまま取り残されないようにするための変更が必要であることも確認された。

b) 全国バス戦略概況

表-7 バスサービスの課題、全国バス戦略が達成するバス運行及び定められている優先事項²⁰⁾

項目	内容
イングランドでのバスサービスの課題	<ul style="list-style-type: none"> ・協力不足 (自社サービスのみ案内、系統番号重複、複数事業者運行路線でのサービス飽和) ・夜間サービスの不足 (夜間便不足や早い最終バス) ・複雑な乗車券 (名称や条件が異なる複数定期券) ・アクセスの欠如 (再開発によりバス停と駅の接続が遠い)
全国バス戦略が達成を目指すバス運行	<ul style="list-style-type: none"> ・より高頻度 (例: 都心部で待たずに乗れる等) ・より速く、信頼性が高い (例: LTA への交通規制の実施権限) ・より安く、わかりやすい (例: ブランド戦略、路線番号、正確な運行情報) ・より使いやすい (例: 複数の事業者で共通して使える乗車券) ・同じ交通手段内や異なる交通手段間を統合したネットワーク ・より安全かつ快適 (例: 車内のバリアフリー、情報提供) ・より環境に優しい
全国バス戦略で定められている優先事項	<ul style="list-style-type: none"> ・EP とフランチャイズの活用の拡大 ・バス高速輸送システム (bus rapid transport: BRT) の拡大 ・主に僻地でのデマンド交通 (Demand Responsive Transport) の強化 ・様々な乗車券の統合 (複数事業者や異なる交通手段に跨り利用できる) ・ゼロエミッション車両の調達 ・ピーク時間外の運行頻度の底上げ

主に、ロンドン以外のバス市場が自由化されたイングランド地域が長年抱えてきた公共バスサービスの課題に対応し、新型コロナ流行の影響を軽減するため、積極的且つ広範囲に及ぶ改革を行うことを目指して発表された戦略である¹⁹⁾。

c) 戦略が達成を目指すバス運行について

全国バス戦略が達成を目指す内容には、まずバスサービス自体の向上とした、都心部で待たずに乗れる等といったより高頻度のサービス、LTAによる交通規制による、より速く信頼性が高いサービスの他、より安いサービスといった事項がある。また、バスサービスの統合という観点の事項として、ブランド戦略、路線番号や、正確な運行情報といったよりわかりやすいサービスや、複数の事業者での共通乗車券や、異なる交通手段間を統合したネットワークにより使いやすいサービスがある。

その他、より安全かつ快適（例：車内のバリアフリー、情報提供）同じ交通手段内やより環境に優しいといった

事項があげられている（表-7）。

d) 全国バス戦略で定められている優先事項

全国バス戦略に定められている優先事項には、2017年バスサービス法で定められたパートナーシップのうち、拡大パートナーシップとフランチャイズの活用を推奨している。また輸送システムでは、バス高速輸送システム（Bus Rapid Transport: BRT）拡大や、僻地等でのデマンド交通（Demand Responsive Transport: DRT）強化があげられている。サービス自体の向上では、複数事業者や異なる交通手段に跨り利用できるような様々な乗車券の統合、ピーク時間外の運行頻度の底上げといった内容がある（表-7）。

e) 目的達成のために計画されている政府の対策

表-8に示すように、政府が計画している対策を具体的にみると、財政・補助ではCOVID-19バスサービス支援助成金による財政拠出（COVID-19 Bus Services Support Grant: CBSSG）、バスサービス事業者補助金（Bus Service Operators Grant: BSOG）、バスサービス事業者補助金（Bus Service

表-8 目達成のために計画されている英国政府の対策^{20),21)}

項目	内容	
財政・補助	COVID-19 バスサービス支援助成金による財政拠出（COVID-19 Bus Services Support Grant: CBSSG）	<ul style="list-style-type: none"> 英国政府はバスサービスに対し 30 億ポンドの財政支出を行うと発表 資本と収益両方を対象し、COVID-19 の流行からの回復（CBSSG として）、LTA の機能向上、ゼロ排出車両の確保をバス市場において支援
	バスサービス事業者補助金（Bus Service Operators Grant: BSOG）近代化	<ul style="list-style-type: none"> 中央政府から対象バスサービスの事業者および LTA に提供される資金 補償率変更（燃料ベースから距離ベース）、過疎地域のバスサービスへの資金増強、デマンド交通への新たなインセンティブの追加、EP やフランチャイズを進めている場合にのみ資金提供の対象とすることなど計画
	割引運賃制度（English National Concessionary Travel Scheme）	<ul style="list-style-type: none"> COVID-19 流行中割引利用は大幅に減少しているが、地方自治体の多くは高齢者や障害者や障害者の乗車券への補助を流行前と同レベルの負担で継続 政府は地方自治体に負担継続を求めるとともに、法的基盤の構築に取り組む
LTA の権限	LTA の役割の強化	<ul style="list-style-type: none"> 全国バス戦略は LTA が、1) 担当サービス地域全体でバスの EP もしくはフランチャイズに取り組むことを推奨、2) 毎年地域のバスサービス改善計画（BSIP）を発表または更新することを要求
	バスサービス改善計画（Bus Service Improvement Plan: BSIP）	<ul style="list-style-type: none"> LTA のサービスが業績レベルから、バスサービスの目標達成（例：バスサービス改善、利用増、顧客満足度向上）について詳細に提案する文書サービス提供や複数交通手段の統合のほか、EP やフランチャイズの導入ビジョンなど詳細な計画が必要 地域のステークホルダーとの協力が不可欠で、LTA の全管轄地域を対象にする必要 BSIP は毎年更新され、地域の地方交通計画（LTP）に反映されるまた、BSIP の質は、各 LTA が受け取る政府からの資金配分に影響
サービス改善	社会的に必要なサービスの新たな定義	<ul style="list-style-type: none"> 「社会的に必要な」サービスの意味と役割に関する新たなガイダンスを発行予定 昼夜を問わず人々を職場に運ぶバスの役割を認識するため、このカテゴリーを拡大し「経済的に必要な（economically necessary）」サービスを初めて含める
	デマンド交通（Demand Responsive Transport: DRT）	<ul style="list-style-type: none"> デマンド交通の試行のため僻地交通基金（Rural Mobility Fund）を設立し、17 件のパイロットプロジェクトに資金提供 僻地以外でのサービスの試験も含め、事業拡大を検討 全てのデマンド型サービスが主要ネットワークと完全に統合され、同じ乗車券や定期券が利用でき、同じもしくは類似のネーミングを使用して、時刻表や交通アプリ、ウェブサイトに記載されることを期待
	バス高速輸送システム（Bus Rapid Transit: BRT）	<ul style="list-style-type: none"> BSIP 作成の際に LTA や事業者と協力し、BRT システムの試験を行う可能性のある場所を特定 バスのフランチャイズ権を通じて他の競争から保護される可能性があるため、鉄道やライトレールのように入札が行われる可能性がある
	アクセス可能情報規則（Accessible Information Regulation）	<ul style="list-style-type: none"> 2022 年夏までに、地方バスサービスで路線や次の停留所に関するアナウンスを音声と視覚情報の両方での提供を義務付ける、アクセス可能情報規則を施行する予定 乗客がより良い車内情報を得られるよう、小規模バス会社への資金提供を増額

Operators Gran: BSOG) の近代化や、高齢者・障害者の用の乗車券への補助がある。

このうち、BSOGでは、過疎地域のバスサービスへの資金増強、デマンド交通への新たなインセンティブの追加、EPやフランチャイズを進めている場合のみに資金提供対象とすることなど計画しており、バス施策への取組を条件としている特徴がある。

また、LTAの権限においても、EPやフランチャイズの取組促進や、バスサービスの目標達成について示す「バスサービス改善計画 (Bus Service Improvement Plan:BSIP) の策定・更新を求めており、またBSIPの質が政府からの資金配分に影響する。すなわち、LTAの権限強化としてEPやフランチャイズの導入促進やBSIPと行った計画策定が求められ、またそれが政府からLTAへの補助に繋がっていくといった流れがみられる。

また、サービス改善においては、社会的に必要なサービスの新たな定義、デマンド交通 (Demand Responsive Transport :DRT) やバス高速輸送システム (Bus Rapid Transit : BRT) についても触れられているが、DRTでは主要ネットワークと完全に統合され、同じ乗車券や定期券が利用できることや情報提供も統合されることが含まれている。さらに、アクセス可能情報規則 (Accessible Information Regulation) として、車内アナウンスの音声と文字の双方の提供があげられているが、これはバリアフリーの観点からとみられる。

6. 規制緩和以降の自治体と事業者の関係と実態

(1) 全国バス戦略策定の詳細

上記までに示したように、英国では2000年交通法以降、自治体と事業者間の協定 (Partnership) や契約 (Contract) の制度が整備されているが、主なパートナーシップに関する法制度の変遷を図-1に示す。これより、パートナーシップが、自治体整備のインフラを事業者が利用する際の要件から、自治体による事業者の提供サービスに対する権限の強化へ変化していったという流れがみられる。

(2) パートナーシップの実態

以下では、現在フランチャイズや EP の検討が現在進んでいる 3 地域における、検討の経緯や現在の進捗状況について、2021 年度に実施した各 LTA への Web ヒアリングを通して結果得られた内容を取りまとめる。

a) マンチェスター

イングランド北西部に位置する英国最大の都市圏のひとつであり、人口規模は約280万人である。行政組織としては、グレーター・マンチェスター合同行政機構 (Greater Manchester Combined Authority : GMCA) が、10のバラ (borough) から構成されるグレーター・マンチェスター大都市圏 (metropolitan county) を管轄する。また、公共交通サービス調整の役割を担う LTA として、Transport for Greater Manchester : TfGM) があり、サービス運営は行わず、鉄道やバス運行会社と連携し、利用者への旅行情報や時刻表情報を提供する役割を担う。

TfGMでは、当初拡大パートナーシップ (EP) または高度品質協定制 (AQPS) といったパートナーシップ制も検討していたものの、パートナーシップでは、TfGMは運賃や統合発券を独自にコントロールすることはできず、事業者の合意を得る必要があった。

	自治体が要求できる事項	Transport Act 2000	Local Transport Act 2008	Bus Service Act 2017	National Bus Strategy 2021※2			
LTAが整備するバス停やバスレーン等施設を事業者が利用する場合の要件	車両	QPS	QPS	AQPS				
	時刻表		(時刻・運賃も対象に追加)					
	運賃 運賃上限 共通乗車券							
	情報提供							
LTAが事業者に要求するサービスの要件	施設(提供)							
	情報提供							
	時刻表	QCS	VPA	EP	Franchising			
	運賃 運賃上限※1 共通乗車券 ゾーン運賃							
	情報提供							
	規制緩和停止							

【凡例】 パートナーシップ (Partnership) による制度 : P 契約 (Contract) による制度 : C/F

※1 : EPでは複数事業者を統合する場合の具体的な運賃金額を設定、Franchisingでは各事業者の具体的な運賃を規定

※2 : National Bus Strategyでは、EP及びFranchisingを推奨

図-1 英国の主なパートナーシップに関する法制度の変遷

表-8 バスマンチェスターでのフランチャイズ制導入に期待される効果²⁾

分野	現在の課題	期待される変化
コスト	市場の寡占化が進み、運賃が 20 年間にわたってインフレ率以上に上昇しているマルチモーダル利用時の上限運賃も設定されていない	運賃の引き下げとマルチモーダル上限運賃の設定が可能
分断化	運賃や車両外観が様々に異なるバスから他の交通手段など、シームレスな乗り換えが困難	運賃体系、乗り換えがより簡潔に統合され、車両の外観を含め顧客に対するブランドイメージも統一
サービスの不足	民間企業が不採算のサービスから撤退し、一部の人がサービスを受けられない	国民のニーズに基づいてサービスを決定することができ公共性を担保できる
協働の欠如	商業ベースのネットワークは、他社または他のモードと競合し、また、公共輸送（補助付きバスサービス）との統合が進んでいない	サービスの効率化を優先した中央計画型で利用者にとって利便性の高いネットワークを構築できる

表-9 サフォーク郡 BSIP の改善目標値²⁾

改善分野	2019/20 年ベース	2024/25 年目標値	変化 (%)
運行時間*	46 分 12 秒	45 分 44 秒	-1%
信頼性	99.5%	99.7%	+0.2%
乗客数	1,550 万	1,610 万	+4%
乗客の満足度	86%	88%	+2%

注：例として 1 路線（ローストフト-サウスウォールド間）を示し、主要道路の 9 路線の合計移動時間短縮が目標値である。

しかしながら、事業者は従来からの運賃収入管理の権利の放棄には当然消極的であり、パートナーシップの具体的な内容を LTA とすべての事業者が合意に至るのは容易でないとみられた。特に、各事業者に拒否権が与えられ、パートナーシップの構築には全事業者からの全体総意を得ねばならない。一般市民はフランチャイズ制導入に賛成する者が多かったが、バス事業者側は、フランチャイズ制は運賃引き下げどころか、実際には引き上げにつながり、乗客数減少を食い止めができなくなると主張し反対していた。

そのような中、TfGM は事業者に拡大パートナーシップに対する提案の提出を求めたものの、全体総意が得られる現実的な案として実際に提出された提案内容は非常に緩い取り決めであり TfGM としてはこれに合意できなかったことから、TfGM は、パートナーシップ制ではなくフランチャイズ制を選択し、2023 年から TfGM の管理下でバスのフランチャイズ制度の導入が決定した。

なお、英国では 1980 年代以来ロンドン以外で公営のバス計画担当者が希少であることから、Transport for London に知識移転を依頼している。また、GMCA では、フランチャイズ制への移行にかかる費用を 1 億 3450 万ポンドと予想している。

b) サフォーク

イングランドの東部に位置する郡であり、主要都市であるイプスウィッチ（バラ）と計 5 つのディストリクトで構成され人口は 76 万人である。サフォークカウンティ地方交通当局（LTA）では、バス市場規制緩和や、2010 年 9 月に同郡の予算を削減のため多くのサービスを外部委託すると郡役所が決定したことから、郡役所の役割が調整に限定されており、非商業路線への費用負担、高齢

者・障害者：児童及び若者向けの割引料金による乗客輸送サービスを提供する事業者への福祉的運賃補填を行っている。

サフォーク郡役所、イプスウィッチ・バラ役所、イプスウィッチのバス事業者（主に First Group 及び Ipswich Buses）は、2020 年 5 月にイプスウィッチ・クオリティ・バス・パートナーシップ（Quality Bus Partnership : QBP）と呼ばれる自主的パートナーシップを締結した。その当時は、地域の交通改善が新しい住宅開発のための地域計画を承認するための前提条件となった状況であり、この交通改善を実現する方法として QBP が位置付けられ、行政側はバス優先措置や交通ハブとなるバス停の設置を行うこと、バス事業者は、環境に配慮した運転トレーニング、主要路線での運行時間延長やモード間でのキャッシュレス/チケットレスの実装を行うことで合意している。

なお、法定制度である拡大パートナーシップ（EP）や高度品質協定制（AQPS）が事業者を受け入れられないと想定していたことから、QBP を選択した理由でもある。しかしながら、これは全国バス戦略を通し、政府からの新たな助成金が発表される前のことであったため、サフォーク郡役所は、QBP が全国バス戦略で奨励されている拡大パートナーシップ（EP）実施のためのよい基盤になると考えた。そのような中、2021 年 6 月に拡大パートナーシップ（EP）をサフォークでも展開することを同年 6 月 15 日に決議した。

また、2021 年 3 月に発布された全国バス戦略により、郡役所は、2021 年 10 月 7 日に地域バスサービス改善計画（Bus Service Improvement Plan : BSIP）である「サフォークバス改善計画（2021 年）」を発表し、事業者との合意締結がされる 2022 年 3 月末までに、パートナーシッ

プに関する協議が行われる予定となっている。表-9にサフォーク郡におけるBSIPの改善目標値を示す。

一方で、全国バス戦略にも掲載されている、地方自治体による過疎地でのデマンド交通の試験運行に財政的支援を提供するため 2020 年に設立された英国交通省 (Department for Transport : DfT) による、僻地交通基金 (Rural Mobility Fund : RMF) について、サフォーク郡役所による同基金に対する 2 件の申請は 2021 年 3 月にいずれもされたことを受け、サフォーク郡の担当者は DfT に不採択の理由説明を求めるとしている。

c) ハートフォードシャー

ハートフォードシャー郡は、東イングランドに位置し郡町ハートフォードシャーのある東ハートフォードシャー地区を含む 10 のディストリクトとバラで構成された、人口 120 万の郡である。

バスや列車の運行会社の管理・運営は郡役所、郡内のバス及び列車運行会社、10 のディストリクト及びバラ役所により 1999 年に設立された非営利会社組織である Intalink (インタリンク) が行っている。Intalink と事業者との協定は「Intalink パートナーシップ」と呼ばれ、旅客輸送サービスの統合ネットワーク化の促進と、サービスの宣伝・情報提供の枠組みを与えてきた。

当初「Intalink パートナーシップ」の焦点はマーケティングにしかなかったものの、2017年バスサービス法が可決された時、郡役所は既存の合意が強化された拡大パートナーシップ (EP) への移行を進め、ハートフォード郡役所は 2020 年 4 月に拡大パートナーシップ (EP) である「Intalink EP」を設立した。イングランドで最初の拡大パートナーシップ (EP) であり、郡役所と郡で事業展開する 20 以上のバスとコーチ事業者、列車運行会社及び 10 のディストリクト、バラ役所で構成されている。

Enhanced Partnershipの状況については、2020年設立のIntalink EPが意思決定を行っている組織、目的や取り決めしている主要事項を図-2に示す。

なお、ハートフォードシャー郡役所は、財政上の要件

から、現在フランチャイズを実現可能な選択肢とは考えていない今のところ、フランチャイズは、小さな郡ではなく、グレーター・マンチェスターのような都市が検討し得る選択肢と考えられている。

また拡大パートナーシップ (EP) 締結により、郡と事業者の間でオープンな対話が行われ、全ての事業者間での合意形成がなされた。最終的に規制緩和されたシステムの中でロンドンのように統合されたシームレスなバスネットワークを提供したいと考えている。

7. おわりに

本研究では、英国における1985年交通法以降における規制緩和以降のバス関連法制度の変遷について、包括的にそれら施策の内容や課題並びに対策の把握を通じ、地域交通サービスにおける地方自治体と事業者との連携関係並びに地方自治体の権限の変化といった視点から分析を行い、公共交通サービスの維持や改善にむけて地方自治体及び事業者との役割分担に関する考察を試みた、

その結果、地方自治体と事業者とのパートナーシップが、自治体整備のインフラへの事業者利用の要件から、自治体による事業者の提供サービスへの権限強化の流れがみられている。また、制度に基づくパートナーシップが自治体において採用されるように試行錯誤しているともみられる。

さらに、地方自治体の権限強化の流れの中、パートナーシップの導入促進やバス計画策定が求められ、またそれが政府から地方への補助に繋がっていくといった流れがみられ、すなわちパートナーシップの活用と補助・助成制度の紐付けという傾向もみられた。

また、地域における事例を見ると、各地ではパートナーシップの導入は独自に検討していたところ、2017年のバスサービス法や全国バス戦略の発布に伴い、それらに関連する制度を活用する傾向や、パートナーシップの種

<p>○意思決定組織</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intalinkフォーラム: HCCと10の地区・自治区、全てのバス・列車運行会社で議論 • Intalinkボード: 大中小各規模のバス事業者から2社ずつと郡役所2名で意思決定 	
<p>○目的</p> <ul style="list-style-type: none"> • バスサービス優先順位付け • バスのイメージアップ • バスインフラのアップグレード • バス網の緊密な統合 • データのよりスマートな利用 	<p>○取り決め事項</p> <ul style="list-style-type: none"> • 外部資金調達のための入札 • バス施設優先度調査 • 道路工事情報管理 • Web/アプリのアップグレード • その他のインフラ強化 • Intalinkの促進 • 企画相談 • 新技術の試験導入 • ブランディング • 発券スキームへの参加 • 時刻表変更日の日数

図-2 Intalink EP が意思決定を行っている組織、目的や取り決めしている主要事項²⁴⁾

類は、都市規模や運賃統合の制度活用といった、地域の実情に応じて選択しているといった状況もみられた。

今後の課題は、英国の制度と日本の類似性を勘案した制度の比較とそれによる提言、また規制強化の流れの中の課題と対応に関する施策に関する分析を目指すこととする。

謝辞：本研究の内容は、令和3年度に国土交通政策研究所が実施した「地域公共交通のサービス改善と道路空間活用に資する計画及び財務・運営に関する調査研究」を通し取得した。調査研究担当者各位に感謝の意をここに示す。

また、本研究の知見は著者ら各個人の見解であり、所属組織や意見を代表するものではない。本稿の文責は著者らに帰属するものとする。

References

- 国土交通省：平成14年度 国土交通白書 第Ⅱ部 国土交通行政の動向 (2)規制緩和の効果 <https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h14/H14/html/E2013120.html> (2022年9月23日閲覧)
- 寺田一薫：地方分権とバス交通, pp.5-23, 2005
- 寺田一薫：規制緩和と結果の検証—乗合バス市場, 国際交通安全学会誌 Vol.29 No.1 pp.52-60, 2004
- 中村文彦編：コミュニティバスの導入ノウハウ, 薫風社, pp.90-94, 2006
- 国土交通省：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transp/ort/sosei_transport_tk_000055.html, 2020 (2022年9月23日閲覧)
- 中野宏幸:英国のバス事業と新地域交通戦略, 運輸政策研究 Vol.10 No.2, pp.22-33, 2007 https://www.jstage.jst.go.jp/article/tpsr/10/2/10_TPSR_10R_07/article/-char/ja/, 2007 (2022年9月23日閲覧)
- 山本雄吾・森田優己:バス事業規制区分のあり方—英国の規制区分を踏まえて, 運輸政策研究 Vol.15 No.2, pp.32-40, 2012 https://www.jstage.jst.go.jp/article/tpsr/15/2/15_TPSR_15R_07/article/-char/ja/, 2012 (2022年9月23日閲覧)
- 山本雄吾・森田優己・蛭谷憲治:行政とバス事業者のパートナーシップ—英国の法定品質協定(SQPS)から, 名城大学総合研究所紀要 Vol.20, pp.85-88, 2015
- 寺田英子:英国(イングランド)のバス政策の動向：緒についた行政的分権化がもたらした変化, 運輸と経済 Vol.75 No.5, pp.79-88, 2015
- 小役丸幸子：英国の地域バスの現状, 運輸と経済 第78巻 第9号, pp.115-124, 2018
- KGMP: Local Bus Market Study, <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/pdf/2016/01/local-bus-market-study-access.pdf>, 2016 (2022年9月23日閲覧)
- legislation.gov.uk, “Transport Act 2000” Part II Local transport Local transport plans and bus strategies, <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/38/part/II/enacted>, 2000, 2022年9月29日閲覧
- House of Commons Transport Committee, “Bus services in England outside London”, <https://publications.parliament.uk/pa/cm/201719/cmselect/cmtrans/1425/142506.htm#footnote-180>, pp.14-28,2019 (2022年9月23日閲覧)
- legislation.gov.uk, “Local Transport Act 2008”, Part 3 Bus services, <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2008/26/part/3> (2022年9月23日閲覧)
- Urban Transport Group (2020), “The Covid19 Funding Gap: The Case for Continuing Support for Urban Public Transport Urban Transport Group Our ref: 23930401, <https://www.urbantransportgroup.org/system/files/general-docs/Support%20for%20Urban%20Public%20Transport%20-%20Final.pdf>, p.38,75-76,2020 (2022年9月23日閲覧)
- Centreforcities, “Delivering change – improving urban bus transport, <https://www.centreforcities.org/reader/improving-urban-bus-services/deregulation-makes-improving-bus-services-harder-for-mayors/>, 2019 (2022年9月29日閲覧)
- Department for Transport, “The Bus Services Act 2017”, https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/918498/bus-services-act-2017-new-powers-and-opportunities.pdf, (2022年9月29日閲覧)
- legislation.gov.uk, “Bus Services Act 2017, Part 3 Bus services, <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2017/21/contents>, 2017 (2022年9月29日閲覧)
- Philip Alston, Bassam Khawaja and Rebecca Riddell, “Public Transport, Private Profit The Human Cost of Privatizing Buses in the United Kingdom”, <https://chrgj.org/wp-content/uploads/2021/07/Report-Public-Transport-Private-Profit.pdf>, (2022年9月29日閲覧)
- Department for Transport, “Bus Back Better”, https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/980227/DfT-Bus-Back-Better-national-bus-strategy-for-England.pdf, 2021 (2022年9月29日閲覧)
- Department for Transport, “A better deal for bus users,” <https://www.gov.uk/government/publications/a-better-deal-for-bus-users/a-better-deal-for-bus-users>, 2020 (2022年9月29日閲覧)
- Greater Manchester Combined Authority: Bus Franchising in Greater Manchester June 2020, <https://greatermanchester-ca.gov.uk/media/4067/bus-franchising-in-greater-manchester-june-2020-consultation-report-final-version.pdf.2020>, 2020 (2022年9月30日閲覧)
- Suffolk County Council, “SUFFOLK BUS SERVICE IMPROVEMENT PLAN”, <https://www.suffolk.gov.uk/assets/Roads-and-transport/public-transport-and-transport-planning/Suffolk-Bus-Service-Improvement-Plan.pdf>, pp.33-35, 2021 (2022年9月29日閲覧)
- Hertfordshire County Council: Intalink Enhanced Partnership Plan and Scheme, <https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/images.intalink.org.uk/downloads/Intalink%20Enhanced%20Partnership%20Plan%20and%20Scheme%20%28Feb%202020%29.pdf>, 2020 (2022年9月30日閲覧)

(Received September 30, 2022)

TRENDS IN BUS-RELATED POLICIES AND MEASURES FOR FARES AND OTHER SERVICE PROVISION IN THE UK

Ryusuke TAKEUCHI, Fumihiko NAKAMURA, Shinji TSURUSASHI and Soichiro
Minami

In the UK, the Transport Act 1985 liberalized the bus market outside of London, allowing all private operators meeting minimum standards to participate in the market, and allowing them to set their own fare structures, routes, frequency, etc. as long as they meet minimum standards. In principle, the support and intervention of local governments were limited to non-commercial routes only. On the other hand, local governments continue to search for ways to improve service, and the Transport Act 2000, the Local Transport Act 2008, and the Bus Service Act 2017 have established a system of agreements and contracts between local governments and operators. In light of the adverse effects of deregulation, such as rising fares, competition among operators, and complex fare structures, the National Bus Strategy for England was developed in 2021. This paper analyzes the changes in bus-related legislation in the U.K. since deregulation from the perspective of improving regional public transportation services and changing the authority of local governments.