

【イギリス】バスサービス法の成立

国土交通課長 塚田 洋

* 2017年4月27日、バス路線の維持とサービス向上を目的とするバスサービス法が成立した。地方政府とバス事業者の連携効果を高めるため、各種の制度が導入された。

1 背景と経緯

(1) バス事業の規制改革

イギリスのバス利用者は公共交通の中で最も多いが、長期的には減少傾向にある¹。バス事業の運営は長く公営企業による地域独占であったためサービス改善が進まず、また、自家用車が普及したことによって、次第に赤字路線の拡大が深刻化した。1979年に発足したサッチャー(Margaret Thatcher)保守党政権は行財政改革の一環として1985年交通法(Transport Act 1985(c.67))を成立させ、ロンドン以外の地域において、路線免許制の撤廃と参入退出の自由化を柱とする大規模な規制緩和を実施した。その後、1997年に発足したブレア(Tony Blair)労働党政権は、「総合的交通(Integrated Transport)」を政策目標に掲げて、自家用車から公共交通への利用転換を促すことを目指し、交通機関相互の接続の円滑化や簡潔な運賃体系の構築に取り組んだ。同政権は、保守党政権が進めた規制緩和策は、バス事業者間の過当競争によるサービス低下や不採算路線からの撤退を容易にするなどの問題も生じさせたとして、バス事業に地方政府を一定程度関与させる方針に転換した。

(2) 品質協定及び品質契約

ブレア政権が成立させた2000年交通法(Transport Act 2000(c.38))は、新たに品質協定(Quality Partnership)と品質契約(Quality Contracts)を設けた。

品質協定は不採算路線からの撤退を防ぐ目的で、地方政府とバス事業者の間で結ばれる協定である。地方政府がバスレーンの設置やバス車両の提供といったインフラ面の支援を行うことと引き換えに、バス事業者は路線を維持するというもので、協定施行の3か月前までに地域の道路交通委員会に届け出ることで実施できる。さらに2008年地域交通法(Local Transport Act 2008(c.26))に基づく制度改正により、協定に規定するサービス水準に運行ルート以外に時刻、運行頻度、運賃の上限等の項目を加えることが可能となったほか、協定締結地域に新規参入する事業者は既存事業者を下回るサービス水準を設定できないことも定められた。

品質契約は、地方政府が運行ルート、時刻表等のサービス内容を定め、バス事業者が入札する制度であり、地方政府にはバス事業のサービス開始後、撤退・変更を一定期間(最長5年間)凍結する権限が与えられた。ただし、地方政府は実施に際して、品質協定を始め他の手段ではサービスを維持できないことを説明する必要があるとされた。

* 本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、2018年3月9日である。

¹ 交通省の統計によれば、2016/2017年度の延べ利用者数は1950年比で4割弱にまで減少している。Department for Transport, *Local bus passenger journeys (BUS01): Table BUS0101 Passenger journeys on local bus services: Great Britain, annual from 1950*, 19 December 2017. <<https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/bus01-local-bus-passenger-journeys#table-bus0101>>

しかしこれらの制度は活用実績が少なく、また、2000年交通法成立以降もロンドン以外の地域におけるバス利用者数は必ずしも回復しなかった²。メイ（Theresa May）保守党政権は、バス路線の維持とサービス向上を図るため、従来の制度を見直し、2017年4月27日、バスサービス法（Bus Services Act 2017（c.21））を成立させた（同年6月27日施行）。

2 バスサービス法の概要

全27か条から成る同法の概要は次のとおりである。なお、適用地域は、一部の条項を除き、ロンドン以外のイングランドである。

(1) 高度品質協定（第1条～第3条）

新たに高度品質協定（Advanced Quality Partnership）が導入された。地方政府による支援範囲は、品質協定のようにバス関連のインフラ提供にとどまらず、交通管理及び駐車場関連施策、広報活動、利用動向調査等を通じたバス利用促進の取組にまで拡大された。また、事業者に達成を求めるサービス項目には、使用車両、運賃支払方法等を含めることが可能となり、地域事情に応じてより柔軟に協定内容を調整できることとなった。

(2) フランチャイズ（第4条～第6条）

品質契約に代わり、ロンドンで一定の実績を上げているフランチャイズ制度を他地域でも導入することを可能とした。フランチャイズも路線単位の入札制度であるが、品質契約と異なり運賃体系等に関する規定を含めることができる。

(3) 拡大パートナーシップ（第9条～第15条）

さらに、複数の地方政府及び当該地域のバス事業者全てに連携を拡大できる枠組みとして、拡大パートナーシップ（Enhanced Partnership）も設けられた。同制度においては、対象地域全体におけるバス事業の分析を踏まえ、新たなサービス方針や改善目標・実施期間等を明記した「パートナーシップ計画」を策定することとなっている。こうした広域連携には、次に挙げるサービス改善策の普及を促進する効果も期待されている。

(4) その他のサービス改善策

バス事業者相互のみならず鉄道、路面電車等を含めた交通機関の連携によってより効率性の高い交通環境を実現するため、地方政府が互換的な発券制度や非接触型決済システムの構築に関与できるよう権限を強化すること、視覚障害者等の安全な利用のためサイン及び音声双方でのサービス案内を整備すること、運行状況等のオープンデータ化を推進することなども定められた。オープンデータ化は、個々の利用者の路線選択の利便を図るだけでなく、交通関係のアプリケーション開発への活用も想定したものである。

参考文献

- ・寺田英子「英国（イングランド）のバス政策の動向—一緒に行政的分権化がもたらした変化—」『運輸と経済』75巻5号, 2015.5, pp.79-88.
- ・Louise Butcher Tom Rutherford, *Bus Services Act 2017*, House of Commons Library Briefing Paper No.CBP07545, 12 June 2017. <<http://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/CBP-7545/CBP-7545.pdf>>
- ・Department for Transport, *The Bus Services Act 2017: New powers and opportunities*, 27 November 2017. <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/664318/bus-services-act-2017-new-powers-and-opportunities.pdf>

² Department for Transport, *Local bus passenger journeys (BUS01): Table BUS0103 Passenger journeys on local bus services by metropolitan area status and country: Great Britain, annual from 1970*, 19 December 2017. <<https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/bus01-local-bus-passenger-journeys#table-bus0101>>