

国立国会図書館 調査及び立法考査局

Research and Legislative Reference Bureau
National Diet Library

論題 Title	日英の地域バス政策における自治体の関与—英国2017年バスサービス法を中心に—
他言語論題 Title in other language	Local Authorities' Participation in Local Bus Policies in Japan and England
著者 / 所属 Author(s)	高峯 康世 (Takamine, Yasuyo) / 国立国会図書館調査及び立法考査局 国土交通課
雑誌名 Journal	レファレンス (The Reference)
編集 Editor	国立国会図書館 調査及び立法考査局
発行 Publisher	国立国会図書館
通号 Number	817
刊行日 Issue Date	2019-02-20
ページ Pages	55-78
ISSN	0034-2912
本文の言語 Language	日本語 (Japanese)
摘要 Abstract	地方における乗合バス乗客の減少や路線網の縮小に対応するために、自治体の関与を促す制度整備が日英双方で行われている。英国の2017年バスサービス法を中心に、日英の取組を紹介する。

* 掲載論文等は、調査及び立法考査局内において、国政審議に係る有用性、記述の中立性、客観性及び正確性、論旨の明晰（めいせき）性等の観点からの審査を経たものです。

* 意見にわたる部分は、筆者の個人的見解であることをお断りしておきます。

日英の地域バス政策における自治体の関与 —英国 2017 年バスサービス法を中心に—

国立国会図書館 調査及び立法考査局
国土交通課 高峯 康世

目 次

はじめに

I 日本の地域バス政策

- 1 日本における乗合バスの現状
- 2 自治体の地域バス事業への関与

II 英国の地域バス政策

- 1 イングランドにおける乗合バスの現状
- 2 2017 年バスサービス法の制定
- 3 イングランドの地方都市における地域バス

おわりに

キーワード：乗合バス、路線バス、地域公共交通、地方交通、2017 年バスサービス法

要 旨

- ① 日本の乗合バス輸送人員は昭和 40 年代前半をピークとして、自家用車の普及と共に減少し続けた。都市は近年増加に転じたものの、地方では減少傾向が継続しており、地方のバス事業者の 6 割以上が赤字となっている。平成 14 (2002) 年に乗合バス事業の需給調整規制が撤廃されたが、活性化にはつながらず、需要の減少に応じて地域バス路線網の縮小が進んでいる。
- ② 上記のような状況に対応するために、道路運送法の改正 (平成 18 (2006) 年) や地域公共交通活性化再生法の制定 (平成 19 (2007) 年) 及び改正 (平成 26 (2014) 年) が行われ、地域公共交通会議や法定協議会、地域公共交通網形成計画など、自治体主導による地方公共交通のネットワークづくりを行うための制度整備が図られてきた。
- ③ 英国のうち、ロンドンを除くイングランドでは 1985 年交通法によってバス市場が自由化されて以降、輸送人員の減少が続き、近年は都市部での減少が顕著となっている。一方、ロンドンではフランチャイズ制と呼ばれるロンドン交通局による一元的な規制体制が維持され、輸送人員が増加するとともに、統一運賃制や IC カードの導入など利便性の高いサービスが提供されている。
- ④ ロンドン以外のイングランドでは、乗合バスのサービス改善への自治体の関与を強化するための法律「2017 年バスサービス法」が定められ、自治体と事業者間の協定に基づく制度である「高度品質協定制 (AQPS)」と「拡大パートナーシップ (EP)」に加え、ロンドン同様に自治体が地域のバス事業に責任を持つ「フランチャイズ制」という 3 つの制度が新設された。
- ⑤ バス事業者は、従来の協定制の延長となる AQPS と EP については歓迎しているものの、自治体の権限を大幅に強めるフランチャイズ制の導入には反発している。そのため、現在最もフランチャイズ制の実施に前向きなグレーター・マンチェスターにおいても、実施への見通しは不確かなものとなっている。
- ⑥ 2017 年バスサービス法が定める各制度は、自治体と事業者がバス運行に関する正確なデータの把握・共有・分析を行うことを奨励する内容となっている。日本においても法定協議会などの仕組みを通じて同様の情報共有を行うなど、関係者間の協働を通じたバスサービスの維持・改善への取組が行われることを期待したい。

はじめに

自家用車による移動が主流となっている日本の地方では、乗合バスの利用者は減少し続けており、路線の維持が困難となる事例も多くなっている。同時に、地方では高齢化の進行が深刻化しており、公共交通の不便な地域では、自家用車を利用することのできない高齢者などの移動問題が生じている。自動運転による地域輸送の実証実験も各地で行われ、地方の交通問題解決への期待がかかっているが、当面の間は乗合バスなど既存の交通機関に頼らざるをえない。そのような中、乗合バスを始めとする公共交通ネットワークを連携・機能させるために、自治体が一定の役割を担うことが期待されている。また、岡山県岡山市においては、既存バス事業者の黒字路線である幹線路線に、新規事業者が低運賃で参入してきたことから、既存事業者が同路線の黒字が減少すると他の赤字路線が維持できなくなるとして市に問題提起を行った。そのため、対立する事業者間の調整役を、市が果たすことを求められる事態ともなっている⁽¹⁾。

一方、英国においても地方における乗合バスの輸送人員減少が続いていることから、乗合バスのサービス改善に対する自治体の関与を強化するための法律「2017年バスサービス法」⁽²⁾が2017年に制定された。日英ともに事業者による自由競争が原則である中、地域のバスサービスの改善を行うために自治体と事業者が協働するための仕組みをどのように構築するか、日英共通の課題である。本稿では、地域の乗合バス政策にどのように自治体が関与して地域の足を確保し、サービスを改善していくかについて、日本と英国における取組を紹介する。

I 日本の地域バス政策

1 日本における乗合バスの現状

(1) 輸送人員と経営状況

日本における乗合バスの輸送人員は、101億人を超えた昭和42(1967)年度から昭和44(1969)年度までをピークに、自家用自動車の普及と共にその後減少を続けた。しかし、平成17(2005)年頃に下げ止まり、近年は41億人から43億人程度で推移している⁽³⁾。平成28(2016)年度の輸送人員は約42億8851万人であった⁽⁴⁾(図1)。

一方、都市と地方に分けてみた場合(図2)、都市部では近年の自家用車離れを反映し、平成24(2012)年度から増加に転じているのに対し、自家用車による移動に依存する地方では引き続き減少傾向にある。全体の輸送人員の下げ止まりは都市部の増加を反映したものであったことが分かる。

* 本稿は平成29(2017)年11月に筆者が行った英国における現地調査の結果を反映したものである。また、本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、平成31(2019)年1月4日である。

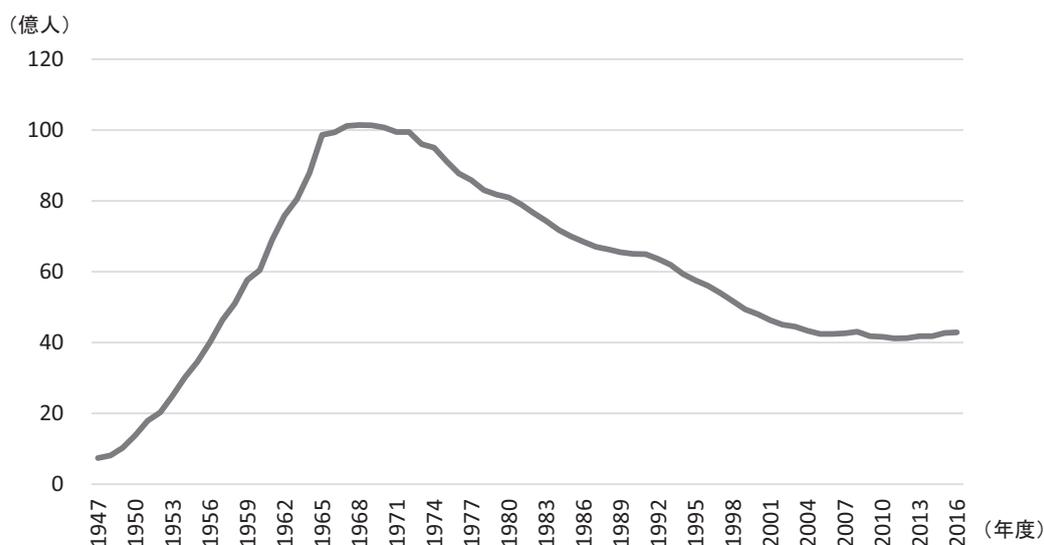
(1) 「バス路線 規制か競争か 新規参入が問う地域の足」『朝日新聞』2018.7.19.

(2) Bus Services Act 2017 (c.21)

(3) 日本バス協会編『日本のバス事業 2017年版』2018, p.2.

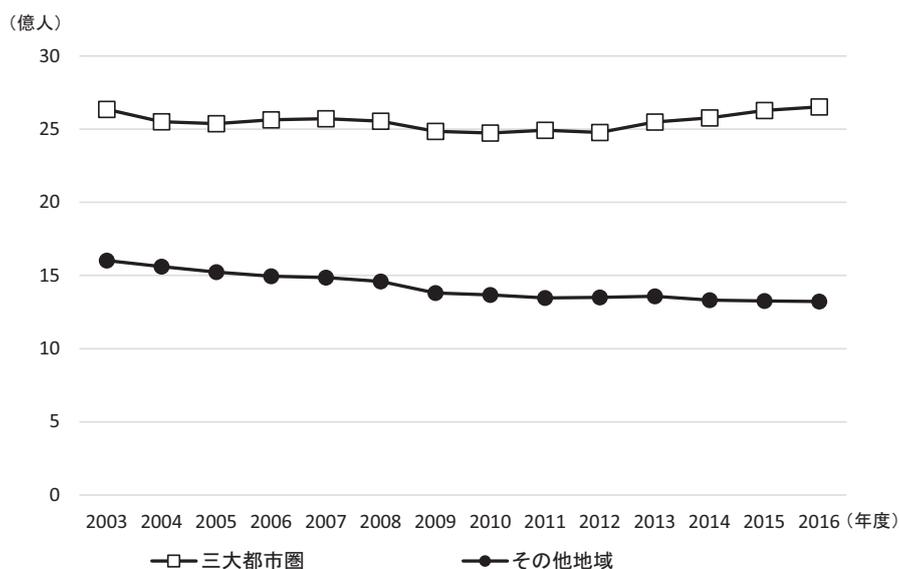
(4) 「総括表(3) 輸送人員の推移」国土交通省『自動車輸送統計年報 平成29年度分』2018, p.10. <<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/06/annual/index.pdf>>

図1 乗合バスの輸送人員の推移



(出典) 日本バス協会『日本のバス事業 2017年版』2018; 国土交通省『自動車輸送統計年報 平成29年分』2018を基に筆者作成。

図2 都市と地方における一般路線バスの輸送人員の推移



(注) 保有車両数30両以上の乗合バス事業者のデータに基づく。三大都市圏は、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫の集計。
 (出典) 国土交通省編『交通政策白書 平成29年版』2017, p.54を基に筆者作成。

乗合バス事業者の経営状況を見ると、保有車両数30両以上の乗合バス事業者246社のうち、64%が赤字となっている⁽⁵⁾。ブロック別の事業者の経営状況⁽⁶⁾を見ると(表1)、全21ブロックのうち「千葉」、「武蔵・相模」、「京浜」、「京阪神」、「沖縄」を除く16ブロックが軒並み赤字である。経常収支率が90%以下のブロックが全21ブロックの半分近い10ある。中でも「東北」、「山陰」、「四国」などは70%前後となっており、地方における乗合バス事業経営の厳しさを表

(5) 国土交通省編『交通政策白書 平成29年版』2017, p.54.

(6) 「参考1. ブロック別収支状況」(平成28年度乗合バスの収支状況について 添付資料) 2017.11.29. 国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/001212220.pdf>>

している。また、路線の廃止も毎年度 1,000km 前後にのぼり、平成 22（2010）年度から平成 28（2016）年度までで 8,392km の路線が代替されることなく廃止となっている⁽⁷⁾。近年は、需要があるにもかかわらず、運転手不足のために減便や路線廃止に追い込まれる事例も出てきている⁽⁸⁾。

表 1 平成 28 年度乗合バス事業のブロック別収支状況

ブロック	経常収支率	ブロック	経常収支率
北北海道	75.8%	北陸	93.6%
南北海道	95.3%	北近畿	87.7%
東北	73.4%	南近畿	89.2%
羽越	75.7%	京阪神	102.4%
長野	86.5%	山陰	65.5%
北関東	90.4%	山陽	86.9%
千葉	108.7%	四国	70.7%
武蔵・相模	104.2%	北九州	96.6%
京浜	105.1%	南九州	74.8%
山梨・静岡	95.6%	沖縄	100%
東海	91.8%	合計	96.5%

(出典)「参考 1. ブロック別収支状況」(平成 28 年度乗合バスの収支状況について 添付資料) 2017.11.
29. 国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/001212220.pdf>> を基に筆者作成。

(2) 規制緩和

日本では、平成 14（2002）年 2 月に道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の改正⁽⁹⁾が施行され、乗合バス事業の需給調整規制⁽¹⁰⁾を撤廃する規制緩和が行われた。同時期に行われた規制緩和により、車両数の大幅な増加につながったタクシーや、高速ツアーバス業態の誕生による新規事業者の多数参入が起きた貸切バスほどの大きな影響は、乗合バスについては生じなかった。規制緩和は、新規参入を促して既存事業者の経営体質の改善を行うことを目的としていたが、乗車需要の減少が続いていることもあり、競争的新規参入は都市部における既存事業者間の少数事例に限られ、新規参入のほとんどが新規路線の開設やコミュニティバス⁽¹¹⁾等の受託であった⁽¹²⁾。そのため多くの事業者は、規制緩和前とあまり変わらないビジネスモデルのまま営業を続けた⁽¹³⁾。このため、前述の岡山市の事例のように、事業者が、公共交通事業者としての責任

(7) 国土交通省編 前掲注(5)

(8) 「路線バス、人材難に揺れる 路線廃止や減便相次ぐ」『日本経済新聞』2018.3.26.

(9) 「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律」(平成 12 年法律第 86 号)

(10) 交通市場において、過当競争によって生じ得るサービスや安全性などの低下を防止するために、市場におけるサービスの需給状況に応じて新規参入の認可や制限を行うこと。

(11) コミュニティバスに明確な定義はないが、従来の路線バスが運行しない路線、あるいは路線バスが撤退した路線などにおいて、主に市町村などの自治体が運営主体となり、定員が通常の路線バスより少ない車両やワゴン車などで運行されるバスを指すことが多い。

(12) 大井尚司「第 4 章 交通政策基本法の制定と地域交通の維持のあり方」根本敏則ほか編著『現代交通問題考』成山堂書店、2015、p.44.

(13) 同上、p.45.

感から内部補助⁽¹⁴⁾によって不採算路線を維持する仕組みなども残ることとなった。

運賃については、上限価格について国土交通省による認可制が残ったが、上限価格を下回る運賃については届出制とする規制緩和が行われた。しかし、需要が減少する中での運賃値上げは更なる需要の減少につながりかねないため、平成 10 (1998) 年を最後に、消費税率の引上げに伴う改定以外では名目運賃の変化は見られない⁽¹⁵⁾。

地方においてモータリゼーションの進行や人口減少、高齢化などによる需要の減少が続く中では、規制緩和は乗合バス事業の活性化につながらず、需要の減少に応じた路線の縮小が続いていったことがうかがえる。一方で、路線縮小のペースは乗客の減少ペースよりは緩く、事業者の経営努力や自治体補助などの政策対応により多少の歯止めがかかっている⁽¹⁶⁾。また、廃止路線を代替するものとして、市町村におけるコミュニティバスの導入が進み、平成 28 (2016) 年度時点で 1,281 の市町村で導入されている⁽¹⁷⁾。

2 自治体の地域バス事業への関与

(1) 地域協議会

規制緩和に伴って不採算路線からの退出が想定されたため、不採算ではあるものの社会的に必要な路線に対する補助など、生活交通の在り方を審議する場として、都道府県に「地域協議会」が設置された。地域協議会は、道路運送法の平成 14 (2002) 年改正によって設けられた仕組みである。メンバーは、都道府県のほか、市町村、国土交通省の地方運輸局、バス事業者であり、路線退出の届出が行われた際は同協議会で対策が話し合われる (表 2 を参照)。しかし、路線廃止以外の既存路線の活性化を協議する場として活用しにくい、住民・利用者が参加していない、バス以外の交通機関との連携が意識されていない、都道府県単位であるため身近な生活交通の議論が行いづらい、などの問題から次第に形骸化した⁽¹⁸⁾。

(2) 地域公共交通会議

地域協議会が形骸化し、より住民に近い市町村が、地域の公共交通について話し合うための委員会を任意に立ち上げる事例も多くなったこともあり、平成 18 (2006) 年に道路運送法が改正され⁽¹⁹⁾、市町村⁽²⁰⁾が主催する「地域公共交通会議」が新たな制度として設けられた。メンバーは市町村のほか、都道府県、交通事業者、労働組合などの交通事業者の運転者組織、住民利用者代表など (表 2 を参照) で、バスとタクシーを対象に生活交通を話し合う場とされた。

同会議を開催するメリットとしては、会議で合意がなされた場合、合意対象の事業において事業者に対する特例措置が採られることが挙げられる。例えば、運賃・料金の認可制から届出制への変更、路線の新設・延長などに関する処理期間の短縮 (3 か月→1 か月)、最低車両数や使用車両の最低乗車定員 (11 人) などの基準緩和、不定期のデマンド交通⁽²¹⁾の運行などが可能に

(14) 企業などにおいて、不採算部門の赤字を採算部門の黒字で埋め合わせること。

(15) 寺田一薫「第 15 章 規制緩和後のバス市場の変化」根本ほか編著 前掲注(12), p.205.

(16) 同上, p.203.

(17) 国土交通省編 前掲注(5), p.56.

(18) 青木亮「乗合バスにおける生活路線の維持と協議会の果たす役割」『IATSS review』37 巻 1 号, 2012.6, p.63.

(19) 「道路運送法等の一部を改正する法律」(平成 18 年法律第 40 号)

(20) 複数市町村、都道府県でも可。

(21) 需要が少なく定期路線の運行に適さない公共交通空白地域において、利用者の予約に応じてワゴン車やタクシー車両などを使用して運行する交通機関。

なる⁽²²⁾。

しかし、道路運送法に基づくことからバスとタクシーに交通モード（交通手段）が限定され、他モードとの連携が意識されていない、事業者など地域交通の関係者が会議への参加要請に応じる義務や協議結果を尊重する義務がない、財源措置がない、という点では地域協議会と課題を同じくしていた⁽²³⁾。

表2 地域公共交通に関する協議会

	地域協議会（平成 14 年）	地域公共交通会議（平成 18 年）	法定協議会（平成 19 年）
根拠法令	道路運送法	道路運送法	地域公共交通活性化再生法
目的	生活交通の在り方を審議、路線バス退出への対応、生活交通確保のための計画策定	生活交通の在り方を審議、地域の交通計画を策定（任意）	地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画を策定し、計画実施の主体となる ^(注) 。
協議が調った場合	路線バス休廃止の届出期限の緩和、地方バス路線維持費補助金の交付	コミュニティバス・乗合タクシーの許認可等に関する特例の適用	上記計画の策定、計画実施の許認可手続の簡素化及び補助金措置、地方債起債等の特例措置
対象	バス	バス・タクシー	多様な交通機関
主宰	都道府県	市町村（複数も可）	市町村
参加メンバー	都道府県、市町村、国土交通省地方運輸局、バス事業者	市町村、都道府県、国土交通省地方運輸局、交通事業者、交通事業者の運転者組織、住民利用者代表、道路管理者、交通管理者、主催者が必要と判断する者	市町村、県、国土交通省地方運輸局、交通事業者、住民利用者代表、道路管理者、交通管理者、主催者が必要と判断する者
参加要請への応諾義務	なし	なし	あり
協議結果	法律上規定なし	法律上規定なし	協議会参加者の尊重義務あり
事業実施	行えない	行えない	行える（補助金受領が可能）

(注) 平成 26（2014）年の地域公共交通活性化再生法改正以前は、地域公共交通総合連携計画を策定。
 (出典) 国土交通省自動車交通局旅客課「地域公共交通づくりハンドブック」2009.3, p.18. <<http://www.mlit.go.jp/common/000036945.pdf>>; 国土交通省『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き—入門編—第4版』2018.12, p.5. <<http://www.mlit.go.jp/common/001267992.pdf>>等を基に筆者作成。

(3) 法定協議会と地域公共交通総合連携計画

(i) 法定協議会

道路運送法改正から1年後の平成 19（2007）年に、地方で続く地域の公共交通ネットワークの縮小へ対応するための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成 19 年法律第 59 号。以下「地域公共交通活性化再生法」）が制定された。同法は、市町村を中心とする自治体が、これまでよりもより主体的・能動的に地域の公共交通活性化に関わることを求めるもので、それ

⁽²²⁾ 中部運輸局愛知運輸支局「地域公共交通会議等運営マニュアル」2013.2, p.13. 国土交通省地方運輸局ウェブサイト <http://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/bunyabetsu/tiikikoukyoukoutsuu/31manyuaru/11koutsukaigimanyuaru_tyuubu.pdf>

⁽²³⁾ 青木 前掲注⁽¹⁸⁾

を実現するための仕組みとして「法定協議会」が設けられた。

法定協議会の実効性を高めるために、地域の公共交通関係者に対する参加要請への応諾義務や、協議会参加者に対する合意の尊重義務、パブリックコメントの実施義務が設けられた。また、地域公共交通活性化再生法はネットワークとしての地域公共交通の改善を目的とすることから、バスやタクシーに限定されず、鉄道やLRT（路面電車）、船舶など他の交通モードも対象としている⁽²⁴⁾。

(ii) 地域公共交通総合連携計画

地域公共交通活性化再生法は、地域における様々な交通モードや他地域との連携を意識した「地域公共交通総合連携計画」（以下「連携計画」）と呼ばれる3か年計画を法定協議会において策定し、国土交通省に提出することを定めた。連携計画に記載された事業に対しては、計画期間中、許認可手続の簡素化や、事業に関する調査費や資本費・運営費などに対する国の補助金⁽²⁵⁾などの特典が生じる。

全国の約4分の1に当たる市町村が法定協議会を設けたが、実際に提出された連携計画については、単に廃止されたバス路線をコミュニティバスやデマンド交通で代替するなど、幹線バス路線など他の交通との連携を意識しない限定的なものが多かったとされる⁽²⁶⁾。他に、計画の達成状況の評価が十分に行われていない、交通ネットワーク全体を対象とした連携計画が作成された場合も、まちづくりや観光振興など他の地域戦略との整合性が意識されていないなどの問題点があった⁽²⁷⁾。

(4) 地域公共交通網形成計画と地域公共交通再編実施計画

(i) 地域公共交通網形成計画

平成25（2013）年に、国、自治体、事業者、住民など様々な主体が地域公共交通の維持・確保に取り組む責任を持つとした交通政策基本法（平成25年法律92号）が制定された。それに合わせ、平成26（2014）年に地域公共交通活性化再生法が改正され（平成26年法律第41号）、法定協議会のもとで策定される計画は、連携計画から、まちづくりとの連携をより意識し、面的な公共交通ネットワークを再編するための「地域公共交通網形成計画」（以下「交通網形成計画」）に置き換えられた。単独事業にとどまる計画が多かった連携計画の反省から、交通網形成計画には、まちづくりや観光振興との連携、地域全体の公共交通ネットワークの形成、広域性の確保、可能な限り数値化した具体的目標などを書き込むことが求められている⁽²⁸⁾。

(ii) 地域公共交通再編実施計画

交通網形成計画は、地域にとっての理想の公共交通の在り方を示すマスタープランであり、実際に公共交通事業の再編を行う具体的計画として、「地域公共交通再編実施計画」（以下「再編実施計画」）を策定するという2段階の仕組みが採られている。再編実施計画において行われる再編事業としては、バスの路線ネットワークを幹線と支線に分割して再編することや、鉄道か

(24) 中部運輸局愛知運輸支局 前掲注(22), pp.4-5.

(25) 地域公共交通確保維持改善事業費補助金

(26) 寺田一薫「地域公共交通計画制度の課題と幹線公共交通の役割」『交通学研究』61号, 2018, p.22.

(27) 国土交通省『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き—詳細編—第4版』2018.12, p.13. <<http://www.mlit.go.jp/common/001268023.pdf>>

(28) 国土交通省『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き—入門編—第4版』2018.12, p.5. <<http://www.mlit.go.jp/common/001267992.pdf>>

らバスなどの交通モードの転換、ICカードの導入や共通乗車券の発行、乗継割引やゾーン制運賃⁽²⁹⁾の設定、乗継施設などのインフラ改善などが想定されている⁽³⁰⁾。

再編実施計画を国土交通省に提出し、認定を受けると、各事業における種々の申請手続のワンストップ化などの特例措置や、路線再編に対する補助金措置などが採られる。乗合バスに影響が及ぶ特例措置としては、「阻害する行為の防止」がある。再編実施計画の遂行を阻害すると認められる場合、参入や撤退に一定の制限がかかる仕組みで、条件付きではあるが参入制限を認める内容が盛り込まれた。また、計画に定められたサービスの継続的な提供について、正当な理由なく実施していない場合には国土交通大臣が勧告・命令を行う制度が設けられるなど、実効性の担保が意識されている⁽³¹⁾。

乗合バスの再編においては、幹線・支線などの路線の調整以外に、運行間隔の調整や統一的運賃・ゾーン制運賃の導入など、運行ダイヤや運賃の調整を行う必要が生じる。これらについて、複数の事業者との協議の場において調整を行うことは、独占禁止法に抵触するおそれがあり、自治体が個別に事業者と協議を行うこととなる。運賃に関する調整結果が再編実施計画に記載されれば、改めて国土交通省に上限運賃の認可申請や運賃の届出を行う必要がなくなる⁽³²⁾。

地域公共交通活性化再生法の改正から約4年が経過した平成30(2018)年12月末時点では、439件の交通網形成計画が策定されている。そのうち再編実施計画を策定した自治体は、全体の約6%の29件となっている⁽³³⁾。

II 英国の地域バス政策

1 イングランドにおける乗合バスの現状

(1) 乗合バス制度の現状

(i) ロンドン以外のイングランド

(a) 1985年交通法によるバス改革

英国では、イングランド・スコットランド・ウェールズ・北アイルランドが各々の交通政策に対する責任を持っている。本稿ではそのうち、イングランドの制度について紹介する。

1985年以前、英国の乗合バスは1930年道路交通法(Road Traffic Act 1930(c.43))などによって厳格に規制され、地域の道路交通委員会(Traffic Commissioners)による需給調整規制が行われていた。バス路線の運行には、安全要件などを定めた公共輸送用車両(Public Service Vehicle: PSV)免許の他に、道路交通委員会が路線単位で時刻表や運賃などを定めた道路輸送(Road Service: RS)免許が必要とされていた。一方、自家用車の普及による乗客の減少と、それに伴う路線維持のための自治体などの補助金の増加が続いていた。この対策として、保守党のマーガレット・サッチャー(Margaret Thatcher)政権は乗合バス事業における競争を促進するために、1985年交通法(Transport Act 1985(c.67))によって、ロンドンを除く英国における乗合バス事業の大幅な規制撤廃

(29) 乗車する区間や距離に応じて運賃を計算するのではなく、地域を複数のゾーンに分け、通過するゾーンに応じて運賃を課す仕組み。運賃体系が単純化されるほか、同一ゾーン内では乗換えを何度行っても運賃が均一となるなど、利用者にわかりやすい運賃制度とされ、欧州などで多く採用されている。

(30) 国土交通省 前掲注(27), pp.24-36.

(31) 同上, p.19.

(32) 同上, p.23.

(33) 「地域公共交通網形成計画 策定状況」国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/001268756.pdf>>

を行った。これにより 1986 年秋から、PSV 免許を保有する事業者は、42 日前に道路交通委員会に登録することで、バス路線の参入・変更・退出や時刻表・運賃・乗車券の種類の設定などを任意に行えるようになった（1980 年代に行われたバス改革の概要については表 3 も参照）。

(b) 乗合バス事業者の現状

1985 年当時、英国のバス路線の 9 割が全国バス会社（National Bus Company: NBC）傘下の事業者などの公的主体によって運営されていたが、1985 年交通法によって、NBC は民間へ売却・移管された。売却単位は細かく分割されていたが、売却が短い期間に行われたため経験豊富な事業者が有利となり、多くが大手のバス事業者 5 大グループ（FirstGroup, Stagecoach, Arriva, Go-Ahead, National Express）へ売却される結果となった⁽³⁴⁾。その後の競争や企業買収の結果、全国展開する 5 大グループへの集約はさらに進行し、競争委員会（Competition Commission）による 2011 年の調査によれば、英国の地域バス路線の 69% が上記の 5 大グループによって運行されている⁽³⁵⁾。各グループの営業地域は重なり合いを避けるように全国をパッチワーク状に展開された。そのため、多くの地域のバス市場は 1 つか 2 つの事業者による寡占状況にある⁽³⁶⁾。

(c) 自治体の関与

採算事業として運行されているバス路線は営利的サービス（Commercial Service）と呼ばれ、事業者が任意にサービス開始・変更・取消や運賃設定を行うことができる。自治体が乗合バスに関連して持つ権限は、基本的に、不採算であるが社会的に必要な公共路線のサービス提供について、補助金などの条件を提示して事業者の競争入札を行うことや、バス停・乗継施設やバス優先レーン等のインフラ整備に限られる。そのため、自治体はバスに関するインフラ整備などを交換条件に、事業者にバリアフリー化や環境基準に対応した車両の導入を求めるなどの協定を結ぶことで、バスに関するサービスの改善を図っている。

(ii) ロンドン

ロンドンでは、1984 年ロンドン地域交通法（London Regional Transport Act 1984 (c.32)）によって英国政府の下にロンドン地域交通局（London Regional Transport）が設立され、地域内で運行する乗合バス路線については、ロンドン地域交通局が路線・時刻表・運賃に関する決定権限を持ち、入札によって各路線を運行する事業者を決定する規制体制（フランチャイズ制）が採られた（表 3）。その後、1999 年グレーターロンドン・オーソリテイ法（Greater London Authority Act 1999 (c.29)）によってグレーターロンドン庁の下に 2000 年に設立されたロンドン交通局（Transport for London: TfL）が業務を継承している。TfL は乗合バスだけでなく、地下鉄、河川交通など他の交通機関に関する権限も持つ。そのため、地域の全乗合バス路線における統一運賃制や、乗合バスを含む TfL が運営する複数の交通モードで使用可能な Oyster Card と呼ばれる交通系 IC カードの採用など、利便性向上のための施策が全国に先駆けて行われている。近年は、クレジットカードを IC 化して支払いを行うコンタクトレス決済（Contactless Payment）⁽³⁷⁾ と呼ばれる支払方

(34) 寺田一薫『バス産業の規制緩和』日本評論社、2002、p.98。

(35) Competition Commission, *Local bus services market investigation: A report on the supply of local bus services in the UK (excluding Northern Ireland and London)*, 2011.12, p.3. <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20120119230106/http://www.competition-commission.org.uk/inquiries/ref2010/localbus/pdf/00_sections_1_15.pdf>

(36) *ibid.*

(37) コンタクトレス決済に対応したクレジットカード等に紐付いていれば、Apple や Google などのモバイル決済も使用することができる。

式も始められた。乗合バスでは 2014 年に運賃の現金払いが廃止され、現在は上記 2 種のカードによる乗車方式のみとなっているように、乗車方式のスマート化は乗客の利便性向上のみを目的にしたものではなく、乗客の乗降時間の短縮による運行の定時性を高め、現金取扱いにかかるコストや運転手の負担を軽減するための取組ともなっている。

表3 イングランドにおける 1980 年代バス改革の概要

		イングランド（ロンドン以外）	ロンドン
バス改革前	制度	路線免許制	
	根拠法	1930 年道路交通法 ^(注1) など	
	営利的サービス	各交通管区を管轄する道路交通委員会がバス需給の調整を統括し、路線、時刻表、運賃表が定められた道路輸送免許を事業者に発行	
	不採算サービス	地域独占を認められた事業者が内部補助によって不採算路線を運行していた。その後、乗客減少が進んだ結果、路線維持のための自治体の補助金支出が増加した。	
	事業者	国営最大手事業者であった全国バス会社（NBC）や自治体直営事業など、9割以上が公営	
バス改革後	制度	登録制	フランチャイズ制
	根拠法	1985 年交通法 ^(注2) など	1984 年ロンドン地域交通法 ^(注3) 1999 年グレーターロンドン・オーソリティ法 ^(注4)
	営利的サービス	安全要件を定めた公共輸送用車両（PSV）免許を保有する事業者は、42 日前に交通委員会に申請を行うことで路線の参入や撤退、サービス変更が可能。運賃や時刻表は事業者が任意に設定	ロンドン交通局が路線、時刻表を定め、路線単位の競争入札で契約事業者を決定。ロンドン交通局が運営する他の交通機関との共通ゾーン運賃制度を採用
	不採算サービス	自治体が補助金などの条件を提示し、競争入札で契約事業者を決定	
	事業者	NBC が分割して民間に売却されるなど、少数の例外を除き多くが民営化された。現在は大手 5 グループが独占的市場を形成している。	1984 年ロンドン地域交通法によって公営のバス運行部門は独立法人化され、民間事業者と同じ条件で競争入札に参加することとされた。同法人は 1990 年代前半に分割して民間に売却された。

(注 1) Road Traffic Act 1930 (c.43)

(注 2) Transport Act 1985 (c.67)

(注 3) London Regional Transport Act 1984 (c.32)

(注 4) Greater London Authority Act 1999 (c.29)

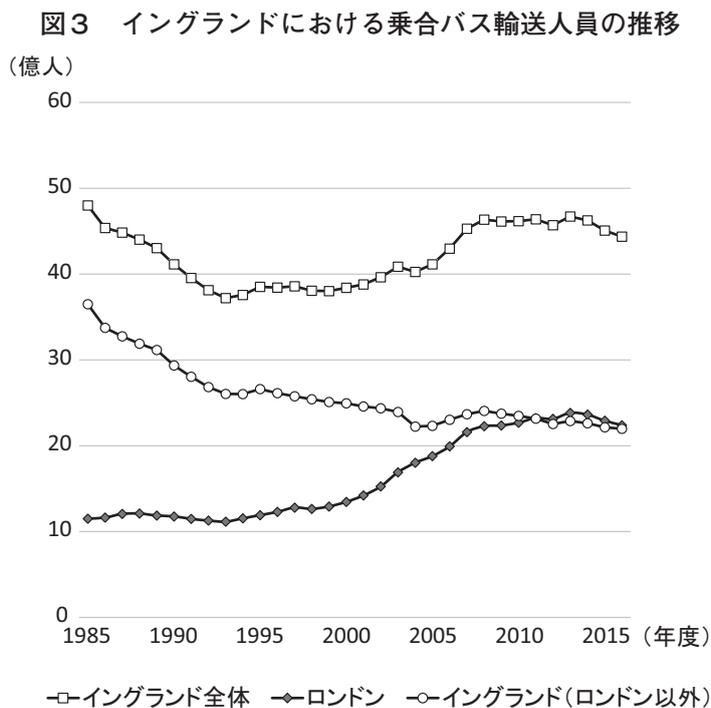
(出典) 寺田一薫『バス産業の規制緩和』日本評論社、2002; Louise Butcher, “Buses: deregulation in the 1980s,” *House of Commons Standard Note*, SN/BT/1534, 2010.6.18. <<http://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN01534/SN01534.pdf>> 等を基に筆者作成。

(2) イングランドにおける乗合バス輸送人員

ロンドン以外のイングランドにおいてバス市場が自由化された 1986 年以降の乗合バスの輸送人員を見ると（図 3）⁽³⁸⁾、ロンドンが約 12 億人から増加し続けて 10 億人増の約 22 億人に達

⁽³⁸⁾ Department for Transport, *Statistical data set: Local bus passenger journeys (BUS01)*. <<https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/bus01-local-bus-passenger-journeys#table-bus0110>>

したのに対し、ロンドン以外のイングランドでは約 34 億人であった 1986 年からほぼ一貫して減少傾向となっており、近年はロンドンに抜かれ、同規模の約 22 億人程度まで減少している。イングランド全体では、規制緩和直後は減少が続いたものの、1993 年を底にロンドンに引っ張られるように増加傾向に転じた。さらに 2001 年の高齢者等に対する乗合バス乗車の半額割引制度の全国化や、それが 2006 年に無料化⁽³⁹⁾されたことによって増加傾向に拍車がかかったが、近年は横ばい傾向となっており、約 44 億人あった 1986 年当時とほぼ同規模となっている。



(出典) Department for Transport, “Statistical data set: Local bus passenger journeys (BUS01) - Table BUS0103.” <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/666769/bus0103.ods> を基に筆者作成。

ロンドン以外のイングランドでの減少傾向は最近 10 年で緩やかになっているように見えるが、大都市に限った場合、2004/2005 年度から 2014/2015 年度までに 7% 減少しており⁽⁴⁰⁾、同時期に増加が続いたロンドン⁽⁴¹⁾と対照的である。人口の多さや人口密度の高さ、中心部を走行する車両に対して通行料金の支払を求める混雑課金の存在など、ロンドンにはバス輸送に有利な点が多いため、他都市と単純比較することはできないが、運輸省は、運行本数の増加や統一的な情報提供・運賃制度など、ロンドンのように利用者に分かりやすくアクセスしやすいバスサービスの提供が、他都市においても乗客増加につながる可能性を示唆している⁽⁴²⁾。

(39) 2001 年から始まった高齢者・障害者などが対象となる運賃割引制度 (Concessionary Travel)。2006 年にそれまでの半額割引が全額割引 (無料化) となった。高峯康世「公共交通における障害者・高齢者運賃割引制度—日英の取組—」国立国会図書館調査及び立法考査局編『ダイバーシティ (多様性) 社会の構築—総合調査報告書—』(調査資料 2016-3) 2017, pp.113-116. <http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_10310079_po_20170209.pdf?contentNo=1>

(40) Department for Transport, *The Bus Services Bill: An Overview*, 2016.5, p.2. <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/558349/the-bus-services-bill-an-overview.pdf>

(41) ただ、増加が続いていたロンドンも 2013 年をピークに減少傾向に転じており、道路混雑によるバスの速度低下やライドシェア普及の影響が指摘されている。「NY・ロンドン 地下鉄離れ ライドシェア、乗客奪う」『日本経済新聞』2018.11.5, 夕刊.

(42) Department for Transport, *op.cit.*(40)

2 2017年バスサービス法の制定

(1) 制定までの経緯

(i) バス改革の成果・影響

ロンドン以外のイングランドにおける乗合バス市場の自由化は、事業者間の競争を促すことによって乗合バスのサービス改善を目指すものであった。事業者側では、車両などに大きな投資が行われ、アクセシビリティや環境、技術の面から乗合バスサービスの近代化が行われたとされている⁽⁴³⁾。また、多くの路線が廃止されたこともあり、運行コストや政府や自治体による補助金は減少した⁽⁴⁴⁾。

一方で自由化以降、特に地域のバスサービスへ関与する権限を大幅に減らされた自治体や交通当局から、根強く再規制を求める声が出された。自由化以降のバス市場の問題点としては、①乗客の減少、②自治体によるバスサービスの改善への関与の欠如、③運賃制度や、乗客に対する情報提供、路線ネットワークにおける統一性の欠如、④ダイヤや路線の頻繁な変更⁽⁴⁵⁾、⑤不採算路線や休日や深夜帯の運行における自治体補助の増加などが挙げられている⁽⁴⁶⁾。

(ii) 2000年代における新制度の導入

これらの問題点を改善するために、1997年に政権交代した労働党のトニー・ブレア (Tony Blair) 政権は、バスサービスに関する自治体の関与を強めるための制度変更を度々行い、2000年交通法 (Transport Act 2000 (c.38)) において幾つかの新制度が導入された。

(a) 品質協定制 (QPS)

2000年交通法では、新たに品質協定制 (statutory Quality Partnership Schemes: QPS)⁽⁴⁷⁾が定められた。この元となったのは、政府の補助金が乗合バス関連施設へも支出できるようになった1992年以降に、自治体と事業者の間で締結されるようになった自主的な品質協定 (Quality Partnership) である。バスの停留所や乗継施設等の設置・管理は一部を除いて自治体の交通当局の役割となっており、この協定において交通当局は、政府補助によるバス施設の改善⁽⁴⁸⁾や優先レーン等を利用に供することを条件に、当該路線における低公害車やバリアフリー車両の導入などのサービス品質の改善を事業者に求めた。それらの協定には一定の成果もあった一方で、1985年交通法の第82条がバス施設におけるPSV免許事業者の差別的な取扱いを禁じているため、協定外の新規参入事業者も排除されることなく改善したバス施設を利用することができ、協定へのただ乗りの可能性が常に生じた。また、法的拘束力もないため、交通当局の求める品質改善が協定どおりに行われない懸念が付きまとった。

⁽⁴³⁾ Louise Butcher and Noel Dempsey, "Bus Services Act 2017," *House of Commons Briefing paper*, CBP-7545, 2018.8.16, p.23. <<http://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/CBP-7545/CBP-7545.pdf>>

⁽⁴⁴⁾ Louise Butcher, "Buses: deregulation in the 1980s," *House of Commons Standard Note*, SN/BT/1534, 2010.6.18, p.7. <<http://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN01534/SN01534.pdf>>

⁽⁴⁵⁾ 事業者が競合している場合に、お互いが競争相手のバスの到着直前に自らのバスが到着するダイヤを組もうとするなど。

⁽⁴⁶⁾ Butcher and Dempsey, *op.cit.*(43), pp.24-26.

⁽⁴⁷⁾ SQP や SQPS と略されることも多いが、以下の2017年バスサービス法に関する運輸省説明資料の記述に倣った。Department for Transport, *The Bus Services Act 2017: Advanced Quality Partnership Schemes Guidance*, 2018, p.5. <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/673420/bus-services-act-2017-advanced-quality-partnerships.pdf>

⁽⁴⁸⁾ 上屋や風除けの設置、乗客案内設備の改善など。

そのため、2000年交通法では、品質協定を法的拘束力を持つ制度として位置付けた QPS が新設された。同法により QPS は 1985 年交通法第 82 条が定める PSV 免許事業者の差別的取扱い禁止の適用除外となったため、交通当局は新規の設備・インフラを整備し利用に供する見返りとして事業者に対し一定の基準を満たしたサービスの提供を義務付け、基準を順守しない事業者に対しては、当該設備・インフラ（主要幹線道の改善されたバス停など）を利用させないようにすることができるようになった。事業者側としては、車両などに投資を行っても、協定の対象路線においては他事業者の新規参入の可能性が低くなるため、安定的に運行を行うことができるというメリットがある⁽⁴⁹⁾。

QPS の導入事例は、2008 年地方交通法（Local Transport Act 2008 (c.26)）による若干の権限拡大もあって増加している。現在、自治体がバスサービス改善のために事業者に関与する方法としては、法的拘束力を持たない品質協定と、法的拘束力を持つ QPS が併用されている。

(b) 品質契約制度 (QCS)

2000 年交通法では更に、ロンドン以外の自治体において、ロンドンのフランチャイズ制に近い制度を実現することを企図して、品質契約制度（Quality Contract Scheme: QCS）が設けられた。QCS は、自治体にバス路線への新規参入とサービス変更を最大 5 年間凍結する権限を与え、自治体がサービスのタイプ・路線・ダイヤ等を定め、事業者が入札するという仕組みである。実現すれば、期間限定のフランチャイズ制のような体制となる。しかし、その採用に当たっては、QCS が乗客増加を達成するための「実現可能な唯一の方法でなければならない」旨の条項があるなど、自治体が提案するに当たって求められる条件が厳しく、また、事業者が採用に消極的であることから、採用しようとする自治体は現れなかった。

2008 年地方交通法によって上記の条項が削除され、2014 年 10 月には制度創設以降初めて、QCS の申請が行われた。北東イングランドのティン・アンド・ウィア（Tyne and Wear）の交通当局 NEXUS が、大手事業者 2 社の寡占状況によって北東地域では競争がほとんど行われていないとし、不採算路線の維持や低料金の実現、IC カードの導入などを掲げて QCS 委員会（QCS Board）⁽⁵⁰⁾ に申請を行った⁽⁵¹⁾。しかし、2015 年 11 月に QCS 委員会は提案について、「サービス品質の改善は望めるものの、「乗客増加につながる事が証明されていない」、「費用対効果分析を行っていない」、「逆効果をもたらす可能性がある」として、申請を却下した⁽⁵²⁾。

(2) 2017 年バスサービス法

(i) 概要

2010 年からは自由民主党との連立で、2014 年からは単独で政権の座についた保守党のデビッド・キャメロン（David Cameron）首相は、地域への権限移譲を主要政策として掲げた。都市圏への政府権限の移譲を目的とする 2016 年都市・分権化法（Cities and Local Government Devolution Act

(49) 山本雄吾ほか「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—」『名城論叢』16 巻 2 号, 2015.10, pp.1-8.

(50) QCS 委員会は、QCS 申請を審査するために、2000 年交通法に基づき運輸大臣が設置する機関。当該申請では、議長を務めるイングランド北東地域担当の道路交通委員（Traffic Commissioner）と、2 名の交通有識者で構成された。

(51) 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, p.85.

(52) Traffic Commissioners for Great Britain, “QCS Board publishes report on Tyne and Wear scheme: Board issues opinion on the proposed quality contract scheme,” 2015.11.3. <<https://www.gov.uk/government/news/qcs-board-publishes-report-on-tyne-and-wear-scheme>>

2016 (c.1) は、地方の主要な 9 都市圏⁽⁵³⁾に設置された合同行政機構 (Combined Authority)⁽⁵⁴⁾に対し、直接公選首長の設置などの権限拡大を行った。2018 年 5 月までに 7 つの都市圏⁽⁵⁵⁾において選挙が行われ、7 人の直接公選首長が誕生した。

保守党政権も先述したロンドン以外のイングランドにおける乗合バスの問題点を認識しており、乗合バスに関する自治体の主体的な関与の強化を目的としたバスサービス法案 (Bus Services Bill) を策定した。同法案は 1985 年交通法以降、ロンドン以外のイングランドにおいて初めて、再規制となるフランチャイズ制への道を開く画期的な内容となった。

2016 年の女王演説 (政府の施政方針の発表)⁽⁵⁶⁾では、法案について、①直接公選首長と自治体の交通当局 (Local Transport Authority) に対し利用者のためのバスサービス改善を行うための権限を与える、②直接公選首長を持つ合同行政機構にロンドン方式のフランチャイズ制を行う権限を与える、③利用者へより良い地域バスサービスの情報提供を行うアプリケーションを開発できるように、路線・運賃・運行ダイヤに関する全国的なデータをオープンデータ化する、などの方針が提示された⁽⁵⁷⁾。

その後、議会における審議等を経て、テリーザ・メイ (Theresa May) 政権の下、2017 年 4 月 27 日に 2017 年バスサービス法 (Bus Services Act 2017 (c.21). 以下「2017 年法」) が成立した (同年 6 月 27 日施行)⁽⁵⁸⁾。

同法により、自治体がバスサービスの改善に関与するための手段として、ロンドン方式のフランチャイズ制に加え、既存の品質協定制 (QPS) の協定対象を拡大する高度品質協定制 (Advanced Quality Partnership Schemes: AQPS) と、AQPS よりも自治体の権限を拡大した拡大パートナーシップ (Enhanced Partnership: EP) の 3 つの制度が新設された。政府は、これらを通じて、地域における煩雑で不統一だったサービスの統一化や、IC カードの導入促進、乗客への情報提供の改善などのバスサービス改善の実現が可能になるとしている⁽⁵⁹⁾。

(ii) 高度品質協定制 (Advanced Quality Partnership Schemes: AQPS)

2017 年法で新設された高度品質協定制 (AQPS) は QPS に比べ、協定において交通当局が提供する交換条件と、それと引き換えに事業者に求めることのできるサービス基準の双方について、適用範囲を拡大する内容となっている。

⁵³⁾ Greater Manchester, Liverpool, Sheffield, West Yorkshire, North-East, Tees Valley, West Midlands, West of England, Cambridgeshire and Peterborough.

⁵⁴⁾ 合同行政機構は 2 つの以上の自治体で構成される法人格を有する行政体で、2009 年地方民主主義・経済開発及び建設法 (Local Democracy, Economic Development and Construction Act 2009 (c.20)) で法制化された。既存の自治体よりも広いエリアで交通や経済開発などの施策の意思決定を行うことで、より効果的に施策を推進する目的で設置される。当初は交通や経済開発、再開発に機能が限定されていたが、2016 年都市・分権化法によってその制限が取り払われた。

⁵⁵⁾ Greater Manchester, Liverpool, Sheffield, Tees Valley, West Midlands, West of England, Cambridgeshire and Peterborough.

⁵⁶⁾ Her Majesty's Government, *Queen's Speech 2016: background briefing notes*, 2016.5.18, p.26. <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/524040/Queen_s_Speech_2016_background_notes_.pdf>

⁵⁷⁾ Butcher and Dempsey, *op.cit.*(43), p.29.

⁵⁸⁾ 塚田洋「【イギリス】バスサービス法の成立」『外国の立法』No.275-1, 2018.4, pp.6-7. <http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_11066813_po_02750103.pdf?contentNo=1>

⁵⁹⁾ Department for Transport, *op.cit.*(40), pp.4-5.

QPS では、交通当局が事業者に対して提供し得る交換条件がバスに関する施設・インフラの提供に限定されていた。2017 年法ではこれに加え、交通当局が行うバスに関する何らかの改善施策を交換条件にすることが可能になった。施策については、バス利用の増加や、利用減少に歯止めをかけるものであることなど以外に具体的な内容は法に規定されていないが、運輸省は、(渋滞解消のための) 中心市街における路上駐車スペース数の縮小や駐車料金の引上げなどを取り得る施策として例示している⁽⁶⁰⁾。また、QPS では設置から 10 年以上経過した施設は協定の対象に含めることができなかったが、事業者の同意⁽⁶¹⁾があれば 10 年以上経過した施設も含めることができるようになった⁽⁶²⁾。協定の対象となるバス路線の範囲も拡大され、特定の路線だけでなく、必要に応じて複数路線を含む路線ネットワークや交通当局の管轄地域全体も対象とすることができる⁽⁶³⁾。

事業者に対して求めることのできるサービス基準の項目も、表 4 のとおりに拡大された⁽⁶⁴⁾。なお、QPS も AQPS も、協定の対象に含まれる路線を運行する全ての事業者との合意を必要とする。そのため、上限運賃や運行本数など事業者の不利益につながり得るサービス基準を採用しようとするれば、合意形成に時間を要する可能性がある⁽⁶⁵⁾と運輸省は指摘している。

表 4 品質協定制度 (QPS) と高度品質協定制度 (AQPS) において設定可能なサービス基準

品質協定制度 (QPS)	高度品質協定制度 (AQPS)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両 ・ 運行本数又は運行間隔 ・ 上限運賃 	左記に加え、 <ul style="list-style-type: none"> ・ 排出ガスに関する基準や燃料・動力源の種類 ・ IC カードの導入など、乗車券の発券方式・支払方法 ・ 乗客へ提供されるべきバス運行に関する情報の種類や提供方法 ・ バスの運行サービスや運賃、乗車券に関するマーケティング・広報の方法

(出典) Department for Transport, *The Bus Services Act 2017: Advanced Quality Partnership Schemes Guidance*, 2018, pp.11-12. <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/673420/bus-services-act-2017-advanced-quality-partnerships.pdf> を基に筆者作成。

(iii) 拡大パートナーシップ (Enhanced Partnership: EP)

(a) 概要

AQPS と同じく 2017 年法で新設された拡大パートナーシップ (EP) は、AQPS よりも交通当局が関与できる範囲を拡大し、よりフランチャイズ制に近い、地域における統一的なバスサービスの達成を目指した制度である。複数事業者共通の乗車券の発売及びその運賃設定や、乗車券に関する共通ルール及びゾーン制運賃の設定、失業者等に対する共通の運賃割引制度の導入など、運賃に関して協定に含めることのできる範囲が大幅に広がっている (表 5)。

対象は地域の主要幹線道路など狭い範囲でもよいが、管轄地域全体や複数自治体にわたる範

(60) Department for Transport, *op.cit.*(47), p.53.

(61) 5 年以上経過した施設については、事業者に抗議する権利が与えられる。

(62) Department for Transport, *op.cit.*(47), p.11.

(63) *ibid.*, pp.5, 15.

(64) *ibid.*, pp.11-12.

(65) Department for Transport, *The Bus Services Act 2017: new powers and opportunities*, 2017, pp.8-9. <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/664318/bus-services-act-2017-new-powers-and-opportunities.pdf>

困など、一定の広い地理的範囲を対象とすることが主に想定されている。また、AQPS では対象路線を運行する全事業者との合意が必要とされたが、EP は対象地域の事業者の多数⁽⁶⁶⁾と合意すれば、当該地域で運行する事業者の全てが制度の適用対象となる。

その分、EP を採用するに当たってはより厳格な手続が求められる。EP の採用を考える交通当局は、まず地域のニーズに沿ってバスサービスをどのように改善すべきかなどについて事業者と非公式な協議を充分に行い、一定の合意形成を図った上で、公式な手続に移ることが促されている。事業者には、手続の各段階において異議申立てを行う機会が与えられている⁽⁶⁷⁾。

表5 2017年バスサービス法の各制度において事業者に要求することのできる乗車券に関する条件

事業者に要求する乗車券に関する条件	高度品質協定制 (AQPS)	拡大パートナー シップ (EP)	フランチャイズ制
複数事業者・交通モード共通の乗車券導入 (ICカードを含む。)	○	○	○
共通乗車券など特定チケットの販売促進	○	○	○
共通のゾーン運賃制の乗車券販売	×	○	○
乗車券に関する共通ルールの設定 (複数日乗車券の日数共通化など)	×	○	○
ICカードなど特定技術の導入義務付け	○	○	○
共通乗車券の運賃設定	×	○	○
個別事業者の路線の運賃設定	×	×	○

(出典) Department for Transport, *The Bus Services Act 2017: new powers and opportunities*, 2017, p.17 を基に筆者作成。

(b) EP 計画と EP 事業計画

公式手続において交通当局はまず EP 計画 (EP plan) の草案を策定し、対象となる地域の全事業者や乗客団体等の関係者に提示する。EP 計画には、①対象となる地理的範囲、②計画の実施期間、③計画見直しの有無・時期及び方法、④地域のバスサービスの分析、⑤計画の目的とどのように地域のバスサービスが改善されるか、⑥対象地域において採られるバス施策、⑦対象地域に隣接する地域への影響、⑧計画の達成状況について交通当局がどのように乗客団体の意見聴取を行うか、を記載しなければならない⁽⁶⁸⁾。

交通当局はさらに、EP 計画を実現するための具体的施策として、1つ又は複数の EP 事業計画 (EP scheme) を定める。EP 事業計画には、①事業計画が適用される地理的範囲、②地域内のバスに適用される条件、③事業計画見直しの有無・時期及び方法、④事業計画の開始時期、⑤事業計画の存続期間が記載される。

EP 計画及び EP 事業計画の策定に当たって交通当局には、地域のバスサービスの現状について精緻な分析を行うことが求められる。そのため交通当局には、対象地域のバス運行に関する

⁽⁶⁶⁾ 事業者の数と市場シェアとの組合せで判断される。

⁽⁶⁷⁾ Department for Transport, *The Bus Services Act 2017: Enhanced Partnerships Guidance*, 2017, p.15. <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/663368/bus-services-act-2017-enhanced-partnerships-guidance.pdf>

⁽⁶⁸⁾ Department for Transport, *op.cit.*⁽⁶⁵⁾, pp.10-11.

様々なデータの提出を事業者に求める権限が与えられている。要求可能なデータには、乗客の乗降時刻に関する記録、運賃体系、乗車券の乗客・種類別の使用状況、運行の所要時間、車両の運行距離、使用車両の詳細などが含まれるが、収益に関する情報は除外される。収集したデータは個人情報に関わるものを除き、情報公開の対象となる⁽⁶⁹⁾。

(iv) フランチャイズ制 (Franchising)

(a) 概要

2017年法は上記の2制度に加え、ロンドン以外の都市において、地域内におけるバス市場の再規制を行うフランチャイズ制を導入する可能性を開いた。前述(II 1 (1) (ii))のように、フランチャイズ制は、地域内で提供されるべきバスサービスについて、路線や運行時間、運行本数などの詳細に関する基準を自治体が定め、入札によって選ばれた事業者が契約に基づいてバス路線の運行を行う仕組みである⁽⁷⁰⁾。地域内路線への参入は、自治体とのフランチャイズ契約のみに基づいて行うことができる。各路線の運賃や乗車券の方式、共通の割引制度の導入、乗客に対する情報提供の方法などバスサービスのほぼ全てについて、自治体が責任を持つ。そのため、統一された運賃制度や情報提供、地域全体を通観した路線ネットワークの策定、統一ブランドによるマーケティング・広報が可能になるなどのメリットがある(表5)。また、政府から事業者へ直接支払われていた補助金⁽⁷¹⁾は、自治体への支払に変更される⁽⁷²⁾。

一方で、自由市場から再規制への変更は事業者と乗客の双方に大きな影響をもたらすと同時に、入札不調の際には自ら運行事業を行う必要が生じるなど、路線バス事業の運行主体となる自治体は大きな財政リスクを抱えることになる。そのため、地域の経済規模や行政機構の執行能力の観点から、フランチャイズ制を実施する権限は公選首長を持つ合同行政機構のみに自動的に与えられる⁽⁷³⁾。その他の自治体が採用を望む場合、運輸省の同意が必要になり、その際、運輸省は当該自治体がふさわしい執行能力を有するかなどを審査する。

(b) 手続

自治体はフランチャイズ制の提案を行うに当たって、一定の評価プロセスを経なければならない。提案の準備段階で自治体はEPと同様に、対象地域の事業者からバスサービスに関するデータの提出を求めることができる。自治体はそれを利用して地域のバスサービスに関する問題点を具体的に分析し、その解決にはフランチャイズ制による市場介入が必要であることを提案において示すことが求められる。

評価プロセスには、①交通政策や他の政策への寄与及び費用対効果に関する査定、②AQPS、EPなど他の制度との比較、③第三者による適切な監査、④バス事業者、バス労働者の代表、乗客の代表、制度によって影響を受ける公的機関、道路交通委員会、地元警察、交通政策の独立監視機関であるTransport Focus、競争・市場局(Competition and Markets Authority)からの意見聴取

(69) Department for Transport, *op.cit.*(67), pp.11-13.

(70) 契約単位は路線ごとでも、複数路線の組合せでもよい。

(71) バス路線運行事業者助成金(Bus Service Operators Grant: BSOG)は、地域のバス路線の運賃の低廉化や採算性の低い路線の維持などを目的として、運輸省からバス事業者に対して直接支払われる。運行にかかる燃料税の払戻しという形式をとっており、払戻額はバス事業者が提出する運行距離と平均燃料消費に基づいて算定される。

(72) Department for Transport, *op.cit.*(65), pp.12-13.

(73) 例外として、イングランド南西部のコーンウォール(Cornwall)は行政機構としては単一自治体(Unitary Authority)であるが、2015年に政府と締結した権限移譲契約(Devolution Deal)の一環として、フランチャイズ制の採用が認められている。

が含まれる。

自治体はこれらの評価プロセスの成果と聴取などに対する回答、それに伴う提案の変更点等を報告書にまとめた上で、フランチャイズ制実施の可否、再聴取の要否について判断する。実施する場合は、フランチャイズ制の対象となる地理的範囲や、フランチャイズ契約によって運行されるバス路線など具体的な運用の詳細に関する計画をフランチャイズ計画 (Franchising Scheme) として公開する。実施決定後は一定の移行期間が設けられ、路線の入札・契約や、既存事業者から新たにフランチャイズ契約を行った事業者への被雇用者の転籍などが行われる⁽⁷⁴⁾。

(c) 品質契約制度 (QCS) の経験

2017年法において最も注目されるフランチャイズ制だが、期間限定のフランチャイズ制とも言える品質契約制度 (QCS) が現在まで全く導入事例がないままであるという経験から、同様に導入が進まない可能性が指摘されている。大手バス事業者を中心とする事業者の業界団体 CPT UK⁽⁷⁵⁾は、AQPS など協定型の制度が強化・改善されたことを歓迎しているものの、フランチャイズ制には否定的な立場をとっている⁽⁷⁶⁾。そのような状況や上記の経緯もあわせ、同様に厳格な手続を求められるフランチャイズ制も、採用する自治体が現れなくても不思議ではないとの指摘がある⁽⁷⁷⁾。

(v) その他

(a) オープンデータの提供

運輸大臣に対し、事業者が保有する路線、時刻表、定時性、運賃などバスサービスのデータ提供とその提供方式に関する法制を定める権限が与えられた。これにより、運輸省は将来的に全事業者に対しデータの提供を要求することができるようになる。今後、バス事業に関するデジタル形式の包括的なオープンデータセットが公開されることによって、アプリケーション開発者が乗客の利便性を高めるツールを開発することが想定されている⁽⁷⁸⁾。

(b) 新たな公営交通事業者設立の禁止

法案の審議において議論となった点に、新たな公営交通事業者設立の禁止に関する条項がある⁽⁷⁹⁾。現在、イングランドには8つの公営事業者が存在する (ノッティンガム、レディング、ブラックプールなど)⁽⁸⁰⁾。労働党や労働組合、交通関係のNPOは、それらの公営事業者が民間事業者よりも高いレベルのサービスを提供しているとして、当該条項の削除を要求したが、2017年法に盛り込まれた⁽⁸¹⁾。なお、フランチャイズ制においても、フランチャイズ契約の対象は民間事業者でなければならないとされた。

(74) Department for Transport, *The Bus Services Act 2017: Franchising Scheme Guidance*, 2017. <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/694428/bus-services-act-2017-franchising-guidance.pdf>

(75) Confederation of Passenger Transport UK

(76) Confederation of Passenger Transport UK, "Local bus services keeping the country moving," 2017.7. <http://www.cpt-uk.org/_uploads/attachment/4285.pdf>

(77) *UK bus franchising; hold the bus, Local Authorities want to get on*, 2018.5.9. Womble Bond Dickinson website <<https://www.womblebond Dickinson.com/uk/insights/articles-and-briefings/uk-bus-franchising-hold-bus-local-authorities-want-get>>

(78) Butcher and Dempsey, *op.cit.*(43), pp.36-37.

(79) *ibid.*, p.37.

(80) 1985年交通法などにより、自治体の交通部門を分離・民営化しやすくする環境が整えられたため、多くの自治体が交通部門や公社を民営化した。Butcher, *op.cit.*(44), p.5.

(81) 当該条項は、既存の公営事業者に対しては効力を及ぼさない。

3 イングランドの地方都市における地域バス

本節ではイングランドの地方都市における地域バスの現状に関する事例として、グレーター・マンチェスター（Greater Manchester）とノッティンガム市（Nottingham）の2都市を紹介する。

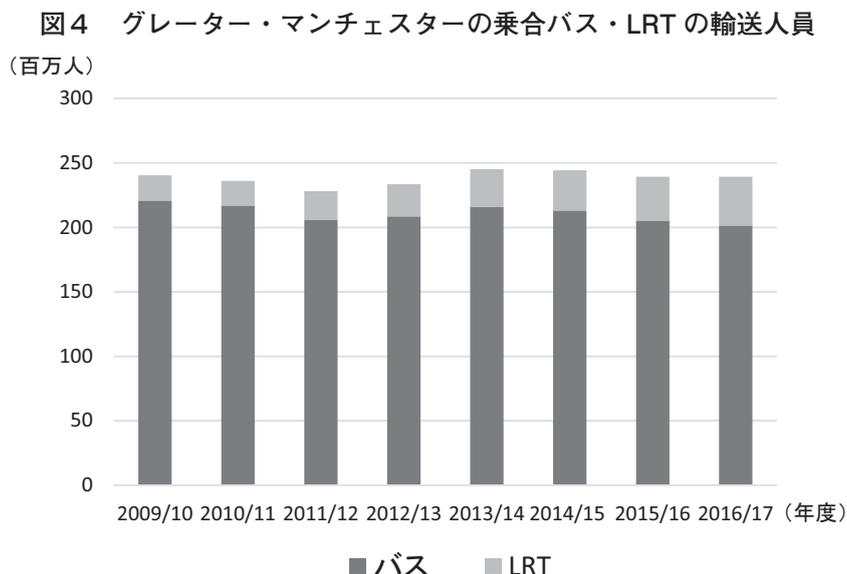
(1) グレーター・マンチェスター

(i) 現状

グレーター・マンチェスターはイングランド北西部に位置し、英国においてロンドンに次ぐ経済規模を持つ都市圏である。2017年の都市圏の人口は約278万人、中心となるマンチェスター市の人口は約54万人である。マンチェスター市の人口は2006年から2016年までに16.7%増加（英国全体では7.9%）しているほか、市中心部から1時間以内の通勤圏には700万人が居住している⁽⁸²⁾。

グレーター・マンチェスターは2011年4月に英国初の合同行政機構となり、2016年都市・分権化法によって公選首長の設置が認められた。公選首長選挙は2017年5月に行われ、労働党所属の下院議員であったアンディ・バーナム（Andy Burnham）氏が初の公選首長に就任した。

グレーター・マンチェスター都市圏の交通当局であるグレーター・マンチェスター交通局（Transport for Greater Manchester: TfGM）は、地域の乗合バスの現状について、輸送人員が最近30年間で1億4千万人減少するなど乗客減少の恒常化を指摘している⁽⁸³⁾。TfGMは、その一因として、40以上の事業者が個別に事業を展開しており、ネットワークや乗車券に統一性がなく煩雑になっていることを挙げている。一部主要幹線道におけるQPSを利用したバスインフラの改善などの取組が行われているものの、近年の輸送人員を見ると、人口増にもかかわらず、バスの輸送人員は若干の減少傾向、LRTを加えても横ばいとなっている（図4）。



(出典) Department for Transport, “Statistical data set: Local bus passenger journeys (BUS01) - Table BUS0101.” <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/666768/bus0101.ods>; “Statistical data set: Light rail and tram statistics (LRT) - Table LRT0101.” <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/719478/lrt0101.ods> を基に筆者作成。

⁽⁸²⁾ Greater Manchester Combined Authority, *Greater Manchester Key Facts 2017*. <https://www.greatermanchester-ca.gov.uk/media/1580/key_facts_2017final.pdf>

TfGM と複数のバス事業者が共同で発行する System One⁽⁸⁴⁾ と呼ばれる共通乗車券・IC カードがあるが、より割安に設定された事業者個別の乗車券も存在し、種類なども統一されておらず、利用者には分かりにくいものとなっている。一方で、事業者間の競争により、若者向けの乗車促進策である車内無料 Wi-Fi の設置などはロンドンに先駆けて普及が進んでいる⁽⁸⁵⁾。また、一部の大手事業者はコンタクトレス決済への対応を開始している⁽⁸⁶⁾。

(ii) フランチャイズ制実施への見通し

バーナム市長は、公選首長選挙の際にフランチャイズ制の導入を政策綱領に掲げており、導入によってより低廉で信頼性が高く、アクセスしやすいネットワークを作るとしていた。そのため、マンチェスターがフランチャイズ制の実施に最も近い都市であるとの見方が多い⁽⁸⁷⁾。

市長は、フランチャイズ制の採用の是非を含むバスに関する政策方針を 2018 年末に示すとしていた。しかし、その準備のために 2017 年法に基づく運行データの提供を全事業者に求めたところ、一部の事業者が拒否し、データ提供の是非が道路交通委員会の調停に委ねられることとなった。このことは、フランチャイズ制の実施へと動いた場合、営業の自由を奪われる既存の事業者が法的措置を採る可能性を示唆しているとされ、行政機構内部では今後の対応を検討していると報じられている⁽⁸⁸⁾。また、クリス・グレイリング (Chris Grayling) 運輸大臣は、2018 年 7 月の首相代表質問において、マンチェスターにおけるフランチャイズ制の実施は、早くとも 2023 年以降になるとの見通しを示した⁽⁸⁹⁾。このように、市長の公約であるにもかかわらず、マンチェスターにおけるフランチャイズ制実施までの見通しは、現状では不確かなものとなっている。

(2) ノッティンガム市

(i) 現状

ノッティンガム市は、イングランド中東部イーストミッドランズ地域の中心都市の 1 つで、グレートブリテン島のほぼ中央に位置している。人口は約 33 万人 (2017 年)、都市圏としては約 73 万人 (2011 年) で、古くは工業地域であったが、サービス業中心の都市への転換が成功し、市内人口は 2011 年に比べ 8.3% 増加している。また、2004 年に LRT を中心街に導入し、中心

⁸³ Transport for Greater Manchester, “The future of bus services: Bus reform.” <<https://www.tfgm.com/future-travel/bus-reform>>

⁸⁴ “What is System One?” System One Travel website <<https://www.systemonetravelcards.co.uk/about>>

⁸⁵ ロンドンでも設置が検討されたが、ロンドンでは携帯電話の電波網が整備されており、地下鉄と違って地上を走るバスには電波が届く状況であるため、現在は必要性が疑問視されている (“WiFi on buses,” 2017.6.22. London.gov.uk. website <http://questions.london.gov.uk/QuestionSearch/searchclient/questions/question_294036>).

⁸⁶ Charlotte Cox, “First Bus passengers will be able to use contactless to buy tickets,” *Manchester Evening News*, 2018.9.14. <<https://www.manchestereveningnews.co.uk/news/greater-manchester-news/first-stagecoach-contactless-buses-tickets-15146284>>

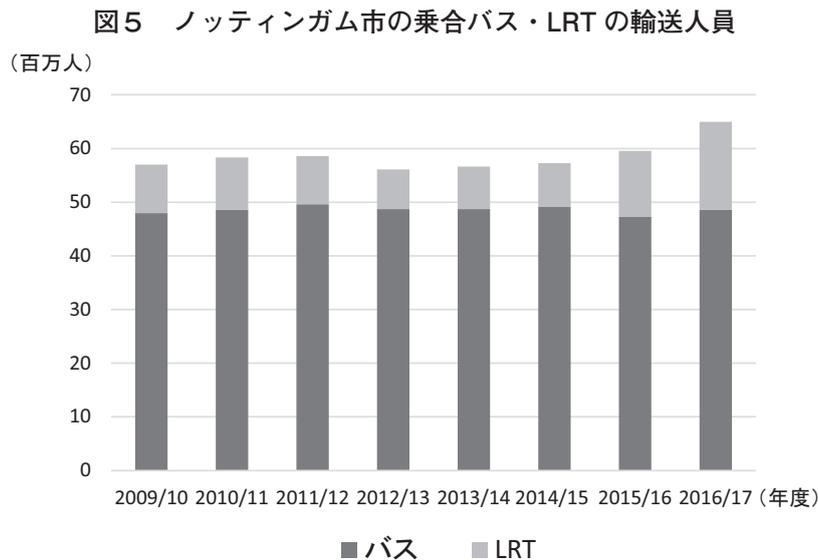
⁸⁷ 他に、2018 年 5 月に就任したシェフィールド市長が実施を政策綱領に掲げていた。

⁸⁸ Jennifer Williams, “Andy Burnham one year on: People are saying “why haven't you sorted out rough sleeping? Why are the buses still like this?”... I feel as impatient as they do,” *Manchester Evening News*, 2018.5.8. <<https://www.manchestereveningnews.co.uk/news/greater-manchester-news/andy-burnham-greater-manchester-mayor-14627219>>

⁸⁹ Jennifer Williams, “Greater Manchester could be FIVE years away from getting a better bus network, claims transport secretary in attack on Andy Burnham,” *Manchester Evening News*, 2018.7.5. <<https://www.manchestereveningnews.co.uk/news/greater-manchester-news/greater-manchester-could-five-years-14870243>>

街に立地し従業員駐車場を持つ事業所に課税する⁽⁹⁰⁾など、公共交通を活用した中心市街地活性化への積極的な取組で知られる⁽⁹¹⁾。

2017年度末の運輸省のバス統計においてノッティンガム市は、人口1人当たりのバス乗車回数において、ロンドン以外の地域ではブライトン・アンド・ホヴ（Brighton and Hove）市に次いで第2位となっている⁽⁹²⁾。人口増に対しバスの輸送人員は横ばいとなっているものの、LRTとの合計では増加傾向にある（図5）。



（出典） Department for Transport, “Statistical data set: Local bus passenger journeys (BUS01) - Table BUS0101.” <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/666768/bus0101.ods>; “Statistical data set: Light rail and tram statistics (LRT) - Table LRT0101.” <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/719478/lrt0101.ods> を基に筆者作成。

（ii）市と事業者の関係

1986年のバス事業自由化以降、少数の例外を除き自治体の公営交通部門は軒並み民営化されたが、ノッティンガム市はその少数の例外となった。1986年に市の公営交通部門を Nottingham City Transport（以下「NCT」）として独立させたが、市が株式の95%を保有する⁽⁹³⁾公営企業の形をとった。ノッティンガム市のバス路線の90%が補助金のない営利的サービスとして運行されているが⁽⁹⁴⁾、その多くはNCTと、隣接するダービー市などとまたがって運行する地元民間事業者トレントバートン（trentbarton）が運行しており、市内におけるNCTの路線シェアは80%となっている⁽⁹⁵⁾。補助金で運行されている10%の路線はLinkbusと呼ばれる郊外の

⁽⁹⁰⁾ Nottingham City Council, *Workplace Parking Levy*. <<https://www.nottinghamcity.gov.uk/transport-parking-and-streets/parking-and-permits/workplace-parking-levy/>>

⁽⁹¹⁾ 山崎治「英国ノッティンガムにおける中心市街地活性化と地方交通計画」『レファレンス』668号, 2006.9, pp.46-59. <http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_999809_po_066803.pdf?contentNo=1>

⁽⁹²⁾ Department for Transport, *Annual bus statistics: England 2016/17*, 2017.12.14, p.6. <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/666759/annual-bus-statistics-year-ending-march-2017.pdf>

⁽⁹³⁾ Nottingham City Council, *Statement of Accounts 2017/18*, p.116. <https://www.nottinghaminsight.org.uk/d/aAXEduG_>

⁽⁹⁴⁾ “Nottingham Bus Strategy 2014-19.” Nottingham Insight website <<https://www.nottinghaminsight.org.uk/d/101854>>

⁽⁹⁵⁾ 中尾昭仁「地域公共交通の維持・活性化に関する調査研究について」2014.5.28, p.11. 国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/pri/kouenkai/syousai/pdf/research-p140528/06.pdf>>

過疎地域と市街地をつなぐ路線のほか、中心市街への自家用車流入を防ぐために周縁部に設けられたパーク & ライド⁽⁹⁶⁾ 駐車施設と中心市街を結ぶ無料バスなどがある⁽⁹⁷⁾。

(iii) サービス改善の取組

最大の事業者である NCT と市の関係が深く協力関係にあることから、バスのサービス改善は自主的な品質協定である QP と法的拘束力のある QPS を併用して進められている。2000 年代には QP を活用したバス優先レーンの拡大整備が行われた。2010 年には中心街におけるバス混雑問題の解消を目的として、QPS が締結された⁽⁹⁸⁾。これは、市が上屋や椅子、情報ディスプレイなどを備えた高規格の停留施設などのインフラを中心街において整備・提供することと引き換えに、停留施設の発着時刻を予約制とすることや定時性の確保、バリアフリー化された低公害車の導入などサービス基準の改善に事業者が応じるというものであった。

また、市と NCT を含む 9 つの交通事業者は、地域を象徴する伝説の人物にちなんで名付けられたロビン・フッド事業者グループ (Robin Hood Operators Group) を組織し、ロンドン以外で初めて事業者・交通モード間共通の IC カードである「ロビン・フッドカード」を 2015 年に導入した。2019 年には、これもロンドン以外の都市で初めて、全路線でコンタクトレス決済による乗車に対応する予定となっている⁽⁹⁹⁾。また、全てのバスや LRT 車両に位置情報発信装置が装備されており、停留施設に設置された情報ディスプレイやウェブサイト、スマートホンアプリにおいて到着時刻や遅延情報などのリアルタイム運行情報を提供している。

これらの取組には、政府の補助金が活用されており、IC カードの導入については「持続可能な地域交通資金 (Local Sustainable Transport Fund)」が、リアルタイム運行情報の提供については、「ベター・バス・エリア (Better Bus Area)」の資金が使われている。

このようにノッティンガム市では、公営事業者が地域最大の事業者であるという状況を生かし、自治体と事業者との協力関係によって統一的なバスサービス改善の取組が進められている。

おわりに

日英両国の規制緩和以降のバスに関する政策を見ると、英国では 2000 年交通法や 2008 年地方交通法で、日本では道路運送法の改正 (平成 18 (2006) 年) や地域公共交通活性化再生法の制定 (平成 19 (2007) 年) 及び改正 (平成 26 (2014) 年) によって、試行錯誤を繰り返しながら、バスサービスの改善に自治体がより有効に関与する手法が模索され、制度の改正が進められてきた。両国に共通する地方におけるバスの輸送人員の減少は、規制緩和前から続く傾向であり、直ちに規制緩和の影響と結論付けることは難しい。一方で、規制緩和により自治体がバスを中心とする公共交通のネットワークへ関与する権限は弱まり、地域のニーズへの対応や交通ネットワークを意識した路線の整備、利用者に分かりやすい統一的なバスサービスの提供などにつ

⁽⁹⁶⁾ 都市中心部における道路混雑の緩和や排気ガスの削減を目的に、周縁部に公共交通への乗継ぎを行うことのできる無料又は廉価な駐車施設を設け、中心部における自家用車利用の抑制と公共交通利用の促進を行う施策。

⁽⁹⁷⁾ “Nottingham Bus Strategy 2014-19,” *op.cit.*⁽⁹⁴⁾

⁽⁹⁸⁾ Nottingham City Council, *SQPS: Statutory Quality Partnership Scheme*, 2010.1. Nottingham Insight website <<https://www.nottinghaminsight.org.uk/d/93888>>

⁽⁹⁹⁾ Kit Sandeman, “Contactless card payments on bus and tram network to be introduced next year,” *Nottingham Post*, 2018.7.31. <<https://www.nottinghampost.com/news/nottingham-news/contactless-card-payments-bus-tram-1847088>>

いては後退した側面がある。その点において、乗合バスの競争的環境を保ちながら、自治体の関与をどのように強めていくかという試行錯誤が両国において行われていると言える。

英国は人口が増加傾向にあるという点で日本と大きく異なっており、乗合バス事業にとっては人口減少と高齢化の進む日本の地方都市の方がより厳しい状況にあると言える。そのため、日本の施策においては、まちづくりとの関連付けや他の交通モードへの転換、コミュニティバスやデマンド交通との連携など、様々な手段を活用して地域公共交通の衰退を食い止めようという姿勢がうかがえる。

バス単独での立法を行った英国は、交通当局に対する運行データの提供義務や、全国的なデジタル形式のバス情報データセットの策定など、より具体的なバスサービス改善に向けての方策が法に規定されている。2017年法は、自治体が関与するバスサービスの改善策としても、利用者の乗車促進策としても、バス運行に関する正確なデータの把握と対外的な情報提供を重要視している点に大きな特徴があり、大いに参考になる点であると思われる。

運賃については、原則として事業者の自由である英国に対し、条件付きではあるが再編実施計画の策定に当たって事業者との調整が可能であるなど、日本の方が公の関与できる部分が多いとの指摘もあり⁽¹⁰⁰⁾、日本の自治体は有効なツールを手にしているとも言える。

2017年法も改正地域公共交通活性化再生法も、自治体にフリーハンドの権限を与えるものではなく、営利企業である事業者との合意や協力関係を必要としている。英国の都市の事例でも、自治体と事業者との間で協力関係を築き、既存の協定制度を活用している都市の方がバスサービスの改善施策を積極的に行うことができ、それが乗客の利用動向にも影響を与えている。

「はじめに」で紹介した岡山市においても、交通網形成計画を策定するための法定協議会を市が設置し、議論が始められている⁽¹⁰¹⁾。今後、内部補助による不採算路線の運行も、乗客減少や運転手不足などで一層困難になることが予想され、より自治体の関与が求められる時代となっている。法定協議会などの制度を活用し、運行に関する情報を共有するなど透明性の高い形で、関係者間の協働を通じたバスサービスの維持・改善への取組が行われることを期待したい。

(たかみね やすよ)

(100) 寺田 前掲注(51), p.87.

(101) 協議会では、ゾーン運賃制の導入や複数事業者による等間隔ダイヤの実現など、意欲的な提案が出されている。「実施可能性を検討する施策の例」(第2回岡山市地域公共交通網形成協議会 資料 1-2) 2018.8.24. 岡山市ウェブサイト <<http://www.city.okayama.jp/contents/000346501.pdf>>