

L - 3 9

駐在員事務所報告

国 際 部

規制緩和後の英国バス・サービスの動向

—民間の競争をサービス改善へと誘導するための官民パートナーシップ構築—

2 0 0 1 年 5 月

ロンドン駐在員事務所

日本政策投資銀行

要 旨

1. 英国（ロンドンを除く）の域内バス・サービスの大半は公営企業によって運営されていたが、サッチャー政権のもとで 1985 年から規制緩和と民営化が実施された。これによって一定の登録要件を満たせば誰でも自由に新規参入できるようになり、同一路線の重複運行も認められた。なお、商業的には成立しないが社会的に必要な路線については、競争入札を通じて補助金が支出されることになった。
2. 規制緩和の前後を比較すると、新規参入によってバスの走行距離は増加し、事業間の競争で単位走行費用の低下がみられた。都市部・地方圏ともに全体の 8 割以上の路線が営利ベースの運行となったこともあり、公共による収入補助金は減少したが、それと引き換えに運賃の大幅な上昇が生じた。「バス戦争」とも呼ばれた路上での乗客獲得競争で利用者の混乱を招いたことも影響し、モータリゼーションが進むなかで、バス利用客の減少傾向を食い止めるには至っていないのが現状である。
3. 公営バス会社の分割民営化当初は、MBO などで数多くのオペレーターが誕生したが、その後機関投資家による買収などで業界再編が進み、現在では大手 5 社を中心とする地域独占的な市場が形成されている。新規参入の多くは、都市部の混雑区間にピーク時間帯のみ運行するニッチ事業者、いわゆるクリームスキミングであり、事業者間の競争は主に大手対ニッチという構図となっている。
4. 一方、ロンドンでは規制緩和はおこなわれず、入札でフランチャイズ（営業権）を 1 路線 1 社に交付する方式を採用した。これ以降、バスの輸送人員は増加傾向に転じており、規制緩和に対する同方式の優位性を唱える向きもあるが、景気回復や道路渋滞の深刻化で公共交通機関への需要が全般に増加していることに留意が必要である。ここ数年収入補助金の増加傾向が認められ、オペレーターは人件費や燃料費の高騰を原因としているが、ロンドン市側では市場の寡占化による影響を指摘している。
5. 規制緩和の結果を踏まえ、英国では、コンテストアビリティを確保して寡占化による非効率性を生じないように、レギュレーターの権限強化が必要との意見が出ている。また、民間の競争をサービスの改善に結びつけるための誘導策として、自治体がオペレーターとの間でクオリティ・パートナーシップ（QP）と呼ばれる相互補完的な合意を締結し、官民共同でインフラの整備や情報システム等の導入を進める動きが広がっている。政府も、QP の便益を享受しようとする新規参入者にも応分の負担を求める権限を自治体に付与する方針であり、英国のバス規制緩和は一つの転換期を迎えつつある。
6. 日本でも来年から乗合バス・サービスの規制緩和が実施され、新規参入や撤退が自由化される予定であり、英国での取り組みは参考になる部分が多いと思われる。

（本文中の換算レートは 1 ポンド＝170 円とした）

ロンドン駐在員事務所 駐在員 清水 誠

目 次

はじめに

第1章 英国における域内バス・サービスの概況と規制緩和に至る経緯

1. 英国における域内バス・サービスの概要
2. サッチャー政権による規制緩和の断行

第2章 英国におけるバス・サービス規制緩和の

1. 参入・退出の自由化と競争入札による補助金支出
2. 公営バス会社の民営化と市場の寡占化
3. 新規参入と路上競争の発生

第3章 規制緩和後のバス・サービスの推移

1. サービスの量的増加と単位走行費用の低下
 - (1) 労働コストの削減
 - (2) ミニバスの導入
2. 公的補助金の減少と運賃の上昇
3. 減少傾向の続く旅客輸送量

第4章 路線フランチャイズ制が導入されたロンドンのバス・サービス

1. ロンドンのバス・サービスの改革
 - (1) 分社化と入札制度の導入
 - (2) LBLの民営化
 - (3) MBOによる民営化
2. ロンドンにおけるバス事業改革の成果と問題点
 - (1) バス需要の回復をめぐる議論
 - (2) 近年再び増加し始めたロンドンの補助金支出
 - (3) オペレーターのマネジメント能力の問題

第5章 バス・サービス規制緩和の問題点と今後の改革の方向性

1. 規制緩和の残した課題
2. 今後の改革の方向性 ～クオリティ・パートナーシップ～

補論 日本におけるバス・サービス規制緩和の動き

1. 需給調整規制の廃止
2. 規制緩和で予想される効果と問題点

おわりに

参考文献・インタビュー先

参考 (欧州各国のバス事業比較・欧州主要都市における公共交通機関の収入内訳)

はじめに

通勤・通学などの「足」として人々の日常生活を支えてきた路線バスは、モータリゼーションの進展や地方圏での人口減少などによって利用客の減少傾向が続いており、収益を確保しながらサービスを維持することが難しくなっている。

日本では、路線バス事業者に対し、フランチャイズ（営業権）に基づいて、一定の地域を対象とする事業免許が与えられる。この地域独占的な市場のもとで、エリア内の黒字路線から赤字路線への内部補助が可能となり、需要の少ない路線も含めてネットワークを維持してきたわけである。しかし、旅客輸送量に対する乗合バスのシェアは 1965 年の 30% 台から現在では 7% 弱にダウンしており、全国のバス事業者のうち 85% が赤字経営だといわれている。近年では、都市部の路線でも採算悪化の傾向がみられ、地方だけでなく都市部でも路線の統廃合の動きが広がっている。

バス事業者の間では、経費削減などの合理化を一層進めるとともに、100 円バスの導入やパーク&ライドの実施によって潜在的な需要の喚起を図るなど、さまざまな経営努力が進められている。

こうしたなかで、日本では平成 14 年 2 月から、バス・サービスの規制緩和が実施される予定である。需要と供給のバランスをみながら新規の参入を制限してきた「需給調整規制」を廃止し、乗合バス事業への参入と撤退を自由化することがその骨子である。市場競争のもとでの創意工夫により、事業の効率化とサービスの改善が期待される一方、生活路線の維持や安全性の確保などに十分な配慮が必要だとする声も聞かれる。

英国では、1980 年から都市間の乗合バスの規制緩和が実施され、85 年からは域内の乗合バスも規制緩和の対象となった。そこで、本稿では、日本より一足早く域内乗合バスの規制緩和を進めた英国の事例を紹介する。まず、第 1 章では英国のバス・サービスの概要と規制緩和に至った経緯を整理する。第 2 章では、規制緩和の概要とそれがもたらしたインパクトをまとめ、続く第 3 章では各種の経営指標を通じてその成果を検証する。第 4 章では、政治的な理由から規制緩和の対象外となり、路線フランチャイズ制が導入されたロンドンの事例を採り上げる。以上を踏まえて、第 5 章では規制緩和の残した課題を指摘し、今後の改革の方向性を伝える。なお、日本における規制緩和の概要を補論として最後に付した。本稿が日本のバス・サービス改革に向けての検討の一助となれば幸いである。

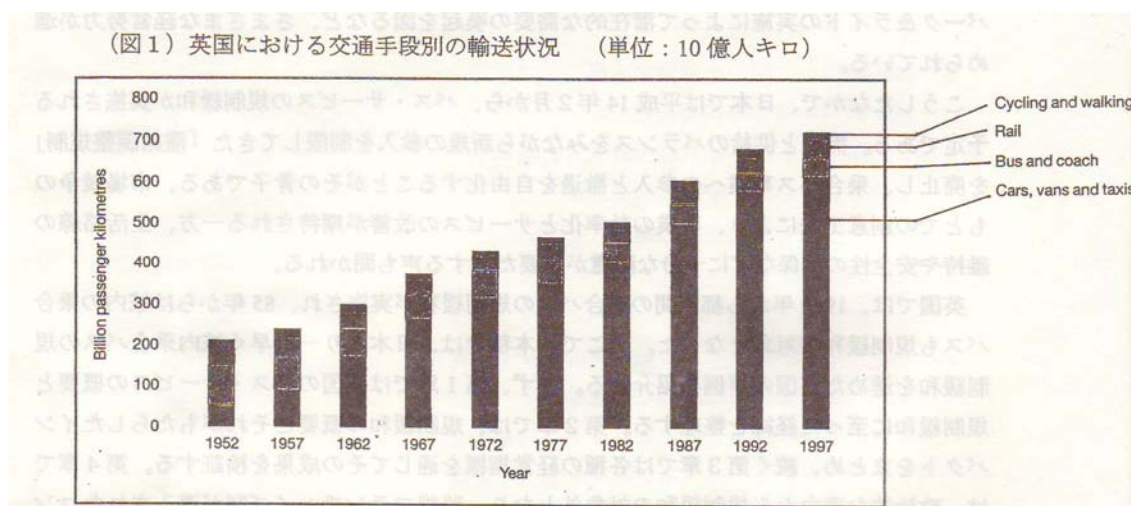
第1章 英国における域内バス・サービスの概況と規制緩和に至る経緯

1. 英国における域内バス・サービスの概要

ロンドンを除く英国各地の域内バス・サービスは、80年代半ばに規制緩和が始まるまで、フランチャイズにもとづいて路線ごとに独占的運行権を与える免許制をとっていた。フランチャイズ制といっても、約95%の路線は公営企業による運営で、都市圏では輸送公社、地方圏では市町村、両者のサービスのないところはナショナル・バス・カンパニー（NBC）などの国営企業が担当していた。また、2階建て車両で知られるロンドンのバスも、ロンドン市交通局により運行されていた¹。

この間、英国の乗合バスの旅客輸送は長期的な減少傾向を続け、日本と同様にバス事業の経営環境は厳しさを増していた。図1は輸送機関別の旅客輸送量の推移を示している。乗合バスの輸送実績は1952年には920億人キロで、旅客輸送全体の42%を占める大きな存在であったが、その後のモータリゼーションの進展などにより、97年には半分以下の

(図1) 英国における交通手段別の輸送状況 (単位: 10億人キロ)



(資料) DETR

¹ ロンドンでは、公共交通機関の多くは、地下鉄やバスを含めて当初は民間事業者によって運営されていた。しかし、路線の拡充などにつれてネットワーク化が求められるようになったため、1933年にすべての公共交通機関が政府機関の「ロンドン旅客交通委員会」に移管され、全面的に国有化された。戦後、ロンドンは郊外に向けて急速に都市圏を拡大したため、ロンドンと周辺地域を含めた広域行政の必要性が高まり、従来のロンドンに周辺地域を含めた「ロンドン都」が65年に設立された。これを受けてバスは国からロンドン都に移管され、リビングストーン氏（現ロンドン市長）ら労働党左派の指導のもと、公共交通機関の利用促進策が実施された。79年に登場した保守党サッチャー政権は、産業に対する政府の関与を極力取り除き、競争的な自由主義経済を育成する方針を打ち出し、公営企業の民営化を次々に進めた。ロンドン都はこれに激しく抵抗し、両者の対立は7年近く続いたが、結局80年代半ばにロンドン都は廃止され、バスは国の管理下におかれることになった。

430 億人キロまで縮小²し、シェアも 6 %にとどまっている³。日本の乗合バス輸送量は 929 億人キロ（97 年）で、旅客輸送全体に占める割合は 6 %と英国並みのレベルにある（表 1 参照）。

2. サッチャー政権による規制緩和の断行

英国のバス事業者は、乗客の減少で生じた赤字を埋めるために運賃値上げを繰り返し、政府の補助金も年々増え続けるという悪循環に陥っていた。1972 年からの 10 年間でバス事業者への収入補助金は 14 倍（物価上昇率控除後）に膨張し、財政を圧迫するようになった。当時のバス・サービスについて、84 年の「バス白書」は「運営主体によってコストや効率に大きな差があるにもかかわらず、ローコスト・オペレーターが事業を拡大する機会はほとんどない」としたうえで、「収益路線から不採算路線への内部補助の結果、利用客の多い路線ではコストを大幅に上回る運賃設定がなされている」と指摘している。

サッチャー保守党政権は、バス市場の低迷の原因を市場での競争原理の欠如によるものとみなした。85 年から始まった政府主導の改革では、従来の免許制から登録制に移行し、参入・退出の自由化で競争を促進し、経営の効率化を目指すこととなった。

こうして、英国のバス・サービスはほぼ全面的に規制緩和されたが、ロンドンでは、第 4 章で触れるように政治的な理由から規制緩和はおこなわれず、路線フランチャイズ制に移行した。このため、同じ英国内で、手法の異なる改革が同時にスタートすることになった。次章では、規制緩和の概要とその成果についてとりあげる。

（表 1）日本と英国のバス業界比較

項 目		英 国	日 本
人 口（百万人）		58.3	125.6
面 積（千㎡）		245	378
輸送シェア （%）	バス	6	6
	鉄道	6	34
年間輸送量 （億人キロ）	バス	430	929
	鉄道	410	3,950

（資料）SRA、（財）運輸政策研究機構「数字でみる鉄道 2000」

² ただし、最近 5 年間に限ると、日本のバス輸送量が 1,029 億人キロ（93 年）から 929 億人キロ（97 年）へと 10% 近く減少したのに対し、英国では微減ないし横這いで推移しており、バス離れによりやく歯止めがかかったとの見方もある。

³ 日本では鉄道が旅客輸送のなかで大きな位置を占めるが、英国では鉄道のシェアも 6 %と日本と比べて非常に低く、自動車交通への代替が圧倒的なレベルまで進んでいる。英国政府は、深刻化する道路渋滞や環境問題への対応策として、今後 10 年間で公共交通機関を中心とする交通体系を構築する方針を打ち出している。詳細は、ロンドン駐在員事務所報告 L-38（2001/2）を参照のこと。

第2章 英国におけるバス・サービス規制緩和の概要

1. 参入・退出の自由化と競争入札による補助金支出

84年の「バス白書」を受けて翌年に成立した運輸法は、ロンドンを除く規制緩和地域において域内バス・サービスへの自由な新規参入を認め、同一路線でも複数の事業者がバスを運行することが可能になった。市場への参入（退出、変更を含む）を希望する事業者は、その42日前までに交通委員会へ登録しなければならないが、申請が適切なものであれば自動的に承認され、他の事業者や公共側の異議申し立ては認められないことになっている。

運賃や運行本数などに関する規制は撤廃され、バス・サービスは営利ベースが原則となり、全体の8割以上の路線が営利ベースでの運営となった。一方、商業的には成り立たないが社会的に必要な路線については、公的補助のもとで運行されることになった。この補助金の支出には競争入札制度が導入され、最も低廉な補助金で応じた事業者が、3～5年間にわたる運行権を獲得することができる。補助金交付に競争原理を導入することにより、不採算路線においても経営の効率化を図ろうとしたのである。

補助金の入札方法には2種類ある。一つは、事業者が収入と費用の見込額を算出し、その差額に相当する補助金を応札する純コスト方式であり、利益を確保するには、コストの削減だけでなく、収入を増やす努力も必要になる。この方式は、収入リスクを民間へ移転してバス事業者の経営改善努力を引き出そうとするものであり、この場合の運賃設定は事業者の裁量にゆだねられる。もう一つはバス・サービスの対価として運行委託料を支払う方式であるが、こうすると収入増大のインセンティブが働きにくいことから、始終発時刻や運行頻度、上限運賃などについて契約で規定されるのが一般的である。

2. 公営バス会社の民営化と市場の寡占化

規制緩和と並行して、バス・サービスの運営主体の見直しもおこなわれた。ロンドン以外のバス・サービスを運営していた国営のNBCは、72社に分割のうえ民営化された。都市圏の輸送公社の多くも民間へ売却され、現在ではバスによる旅客輸送の9割以上を民間セクターが提供している。政府は、規制緩和と民営化を同時に実施することにより、市場競争を徹底しようとしたのである。

民間側の引き受け手としては、当初は旧NBCの経営陣による買収（MBO）が多かったが、その後はプライベート・エクイティなどの機関投資家による引き受けが増加し、彼らによって次第に大手グループが形成されていった。NBCの分割と民間への売却は短期間のうちに実施されたため、新会社の経営陣のなかには経験不足の側面も否めず、会社間の経営能力の格差も大きかった。こうした不安定な状況のもと、大手による業界再編が急速に進むこととなり、NBC分割後の72社のうち、これまでに58社が大手5社の傘下に入った。大手の一部が株式を上場し、買収資金の調達が可能になったことも、市場の寡占化を加速する一つの要因となったといわれている。

3. 新規参入と路上競争の発生

バス・サービスへの新規参入としては、新規路線の開設、既存路線の運行時間帯での増発、既存路線の空白時間帯での運行の3つがありうる。英国の場合、規制緩和後にみられた新規参入の大半は2番目の重複運行であり、しかもその多くが都市部の繁忙路線に集中したのが特徴である。

新規参入者の多くは、需要の見込めるデイトタイム（午前8時～午後6時頃）にサービスを絞り込んだ。いわゆる「クリームスキミング」である。たとえば、シェフィールド市内のバス52系統は、大手のファーストグループと新規参入組の2社が同一路線を運行しており、ファーストが早朝から深夜までの終日運行であるのに対し、新規参入者は朝7時～夕方6時のみである。このように1勤務シフトでカバーできる時間帯にサービスを限定することで、早朝や夜間に比べて割安な昼間の人件費を活用することが可能となり、大手に対して一定のシェアを維持しているという。

新規参入による運行本数の増加は、利用者の待ち時間短縮をもたらすこともあったが、一方で路上における乗客の獲得競争も激しくなった。新規参入者のなかには、乗客の多いバス停にライバルより先に到着し、そこでしばらくの間停車してできるだけ多くの乗客を確保しようとするものもあった。また、既存事業者の直前に発車するよう、ダイヤを頻繁に組み替える事業者もいて、利用者に不信感をもたらした。

大手各社は運行本数を増やして新規参入者に対抗した。また、償却の終わった車両を競合路線に集中的に投入することで、クリームスキミングのできない水準まで運賃を引き下げるケースもみられた。新規参入者のなかには割引運賃を導入して競争を挑むものもあったが、現実の消費者の行動パターンをみると、多くの乗客は先に到着したバスに乗る傾向が強かった。このため、自社路線への囲い込みを狙った割引運賃制度はあまり機能せず、最終的には横並びの運賃体系に落ち着くことが多いようである。

こうした激しい路上競争は「バス戦争」とも呼ばれ、今なお、都市部で利用客の多い路線などでみることにはできるが、大手を中心とする業界再編が進むにつれて、次第に沈静化しつつある。規制緩和から10年余りを経過した英国のバス業界は、既存事業者への集中で地域独占的な色彩が強まっており、ニッチ市場を狙う新規参入の動きは引き続きみられるものの、彼らのクリームスキミングは大手を脅かすほどの存在にはなっていない。

大手グループがシェアの拡大で規模の経済性⁴を発揮しているのに対し、中規模事業者（車両数300～1,000台）の収益は厳しい。そうしたなかでもニッチ事業者（車両数50台以下）の数は増加しており、全体としてオペレーターの数は増加傾向にある。低価格のミニバスが大型車に替わって普及し、サンクコスト（埋没費用）が少なくなったことも、新規参入

⁴ バス・サービスにおける規模の経済性の源泉としては、新型車両や補修用部品、燃料の大量発注によるコスト削減、管理コスト比率の相対的な低下、内部補助の余地拡大などが挙げられている。

を促す一因になったと指摘されている⁵。

次章では、バス・サービスの規制緩和と民営化が開始されてからの輸送実績・運営費用・運賃などの推移をみてみよう。

⁵ サンクコストが新規参入の障壁になりうるとの指摘は、英国国鉄の民営化においてもみられた。これに対して政府は、国鉄を上下分離した際にオペレーターには資産を持たせず、車両などの設備はリース会社から賃借する方式を採用することで、新規の参入を容易にしようとした。

第3章 規制緩和後のバス・サービスの推移

1. サービスの量的増加と単位走行費用の低下

表2は、バス・サービスの規制緩和前後における経営指標の変化を、都市圏と地方圏別に示したものであり、参考までに規制緩和対象外のロンドンの数値も示した。これによれば、1985年からの98年にかけて、乗合バスの走行距離はいずれも2～3割増加しており、規制緩和地域では都市圏と地方圏ともにサービスの量的な増加傾向がみられる。

乗合バスのキロ当たり運営費用でみた単位走行費用は、85年以前の10年間は物価上昇率を差し引いても毎年2～4%上昇していたが、規制緩和と民営化後は、逆に下降トレンドを描き始め、98年には85年比で4～5割ほど低下している。その要因としては次の2点が考えられる。

(1) 労働コストの削減

メンテナンスとスタッフ部門で雇用慣行の見直しと合理化が進み、約16%の人員削減が実施された。業界内での相次ぐ合併再編により、こうした動きは一段と加速した。運転手や車掌の数は、走行距離の増加もあって比較的安定しているが、彼らの実質賃金はこの間およそ15%低下しており、数量と価格の両面から労働コストの削減が進んでいる。

(2) ミニバスの導入

英国全体のバス車両数は規制緩和後の10年間で11%増加したが、内訳をみると、大型のダブルデッカー車が減少し、諸経費が少なく済むミニバス（35席以下）の比率が高まっているのが特徴である。小回りの利くミニバスの増加は運行距離の増加にも寄与した。

以上より、サービスの量的拡大と経営の効率化に関する限りは、当初の期待に沿うような効果が出ているといえるだろう。

(表2) 規制緩和前後のバス・サービスの改善状況（1998年時点、1985年=100）

		イングランド 都市圏	イングランド 地方圏	(参考) ロンドン
車両走行キロ		121.9	127.8	132.6
旅客輸送量		59.8	78.6	112.3
運賃水準	名目	268.5	192.4	229.6
	実質	161.8	116.0	138.5
補助金支出額	名目	44.3	93.5	0.1
	実質	27.0	56.5	0.0
キロ当り運営費用		52.9	65.5	58.0
乗客当り運営費用		94.3	95.7	70.5

(資料) DETR

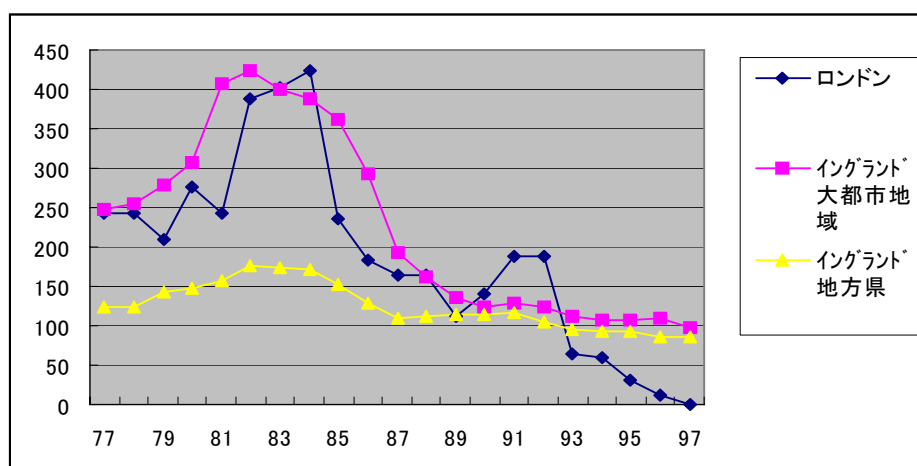
2. 公的補助金の減少と運賃の上昇

規制緩和以前、特に 70 年代末から 80 年代前半にかけて、バス・サービスに対する補助金は急激に増大し、財政面で重い負担となっていた。すでに述べたように、規制緩和以降、バス・サービスは営利ベースでの運行が原則となり、商業的には成立しにくい社会的に維持すべき路線に対する補助金も、競争入札を通じて配分されることとなった。

図 2 は公共の収入補助金の推移を示している。規制緩和後の数年間、都市圏で補助金は大幅に減少し、現在はピーク時と比べて 4 分の 1 の水準にあるのに対し、地方圏での減少のテンポは緩やかであり、こちらはピーク比で半分弱である。都市圏の路線に占める補助金需給路線の比率は 90 年代を通じて 16% から 12% へと低下しているが、これは商業ベース路線が増加する一方で補助金受給路線が減少しているためである（表 3 参照）。都市圏での補助対象は早朝・深夜便向けが多いのに対し、地方圏では路線自体の追加が多いのが特徴である。なお、路線フランチャイズ制を採用したロンドンでは補助金が急激に減少し、97 年にはほぼゼロとなった。

このように補助金が大幅に減少するなかで、運賃水準はどのように変化したのだろうか。商業ベースで参入した事業者は、投資採算を確保しうる水準に運賃を設定することになるので、全体的に運賃の上昇傾向がみられる。地方圏よりも都市圏での運賃アップ率が大きく、97/85 年比で都市圏では 60%（名目値で 168%）に達しており、とくに規制緩和直後に急激な上昇が生じている。これは、都市圏では規制緩和前に補助金投入による低運賃政策が導入されていた地域が多く、こうした助成が廃止されたことが影響している。地方圏での運賃値上げは同 16% と都市圏よりかなり緩やかであり、その後も都市圏ほどの上昇は示していない。

(図 2) 地域別にみたバス事業者向け収入補助金の推移 (単位: 百万ポンド)



(注) 1998 年価格による実質値

(資料) DETR

(表3) 商業ベース路線と補助金需給路線の推移 (距離単位：百万キロ)

		1989-90年		1999-2000年	
		走行距離	比率	走行距離	比率
イングランド 都市圏	商業ベース路線	547	84%	575	88%
	補助金需給路線	107	16	80	12
イングランド 地方圏	商業ベース路線	859	83	901	82
	補助金需給路線	181	17	197	18

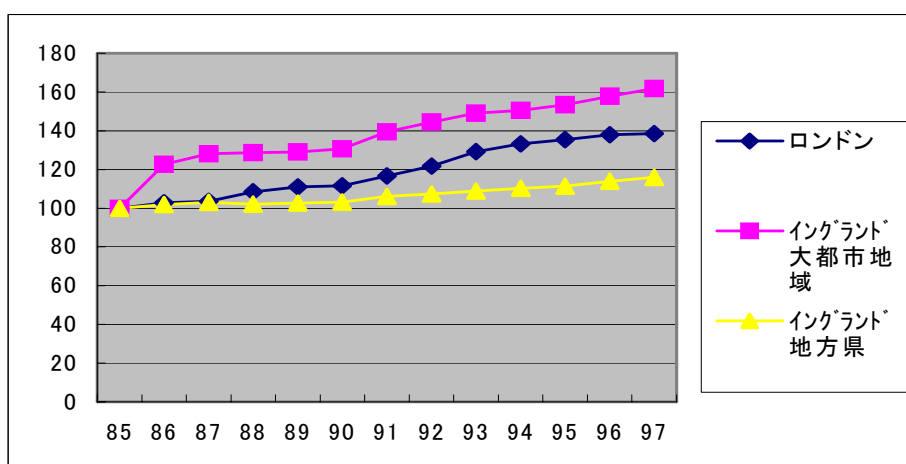
(資料) CPT

サービスの量的・質的拡充と補助金の削減を実現しつつ、事業者の経営努力で吸収しきれない部分について利用者に一定の負担を求めるのであれば、利用者の理解を得る余地もあるかもしれない。規制緩和の目的が、これらの要素を適切なレベルで均衡させることにあったとすれば、地方圏ではそのねらいは比較的達成されたといえるだろう。しかし、都市圏では運賃が急激に上昇し、「バス戦争」と呼ばれる路上競争で混乱が生じたこともあり、サービスへの信頼性が低下して利用者から厳しい評価を受ける結果となった。

3. 減少傾向の続く旅客輸送量

規制緩和地域におけるバスの旅客輸送量は、図4に示すように減少傾向に歯止めがかかっていない。規制緩和前の85年を100とすると、英国全体(除くロンドン)のバス利用は、97年には3分の2の水準に相当する67へと下落した。英国の乗合バス輸送は、規制緩和の前からモータリゼーションの影響などで長期的な減少傾向が続いており、規制緩和後の需要の落ち込みも、このトレンドによるところが大きいのは間違いない。しかし、バス利用の長期低迷に歯止めをかけることが規制緩和の一つの目的であったとすれば、その期待には残念ながら応えることはできなかったといえる。

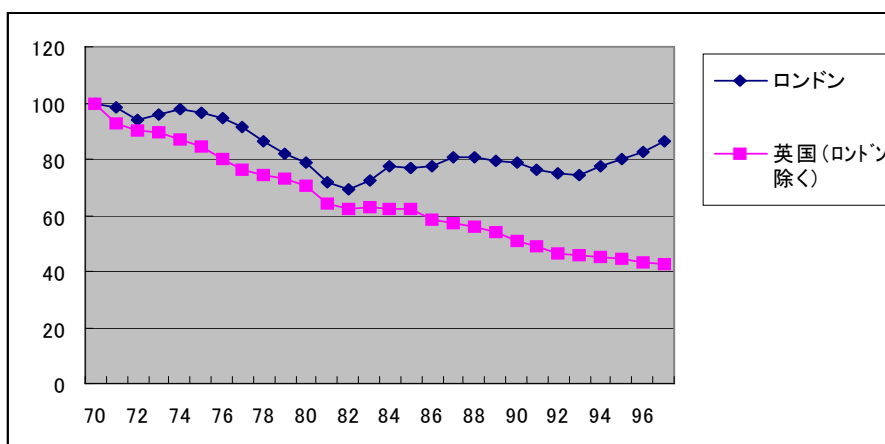
(図3) バス・サービスの実質運賃の推移 (1985年=100)



(注) 実質値は1998年価格による

(資料) DETR

(図4) バスによる旅客輸送量の推移 (1985年=100)



(資料) DETR

4. オペレーターの収支状況

規制緩和と民営化以降のオペレーターの収益動向を時系列的にみると、最近の10年間でイングランド都市圏 4.5%→12.3%、同地方圏 4.2%→9.7%、ロンドン 2.0%→10.1%（いずれも税引前利益率）と時間の経過とともに改善傾向にあり、現在では大手を中心に2桁の利益率を確保するところが増えている（表4参照）。

主要なオペレーターの概要比較を表5にまとめた。このうち、バスと鉄道を兼営しているファースト社の場合、鉄道部門の営業利益率は6%（営業収入767百万ポンド、営業利益46百万ポンド）に対し、バス部門の利益率は15%と相対的に高い水準にある。もともと、英国の鉄道オペレーターは資産を持たずにリースで調達しているため、車両取得等の設備投資は不要であり、資本コストを含めた最終損益で比較すれば、バス部門と鉄道部門の利益率の差は縮小する可能性はある（部門別の最終損益は開示対象外なので詳細は不明）。

（表4）英国バス・オペレーターの税引前利益率の推移

地域名	88/89 年	90/91	91/92	92/93	93/94	94/95	95/96	96/97	97/98
ロンドン	2.0%	△0.2	3.9	4.2	4.9	5.4	9.8	10.1	10.1
イングランド都市圏	4.5%	2.1	2.6	3.9	7.0	8.1	7.8	10.0	12.3
イングランド地方圏	4.2%	3.7	4.6	5.1	6.8	8.0	8.2	8.0	9.7

（資料）International Association of Public Transport

（表5）大手バスオペレーターの経営概況

（金額単位：百万ポンド）

会社名	ファースト		アリーヴァ		ステージコーチ		メトロライン	
営業エリア	英国全土		英国全土		英国全土		ロンドン中心	
車両保有台数	10,000		7,000		n.a.		870	
営業収入	99年	98年	99年	98年	99年	98年	99年	98年
	744	686	520	452	527	516	96	48
営業利益 (同上利益率)	111	102	69	61	80	81	11	7
	(15%)	(15%)	(13%)	(13%)	(15%)	(15%)	(11%)	(14%)
備考	鉄道・バス兼営 最大手(英国の 乗合バスの5台 に1台は当社)		鉄道・バス兼営 ロンドンではシェア 20%でトップ		鉄道・バス兼営		民営化MBOで 94年設立 98/8に2社買 収 して業容拡大	

（注）損益数値はバス部門のもの（99年度実績）

（資料）各社アニュアルレポート

第4章 路線フランチャイズ制が導入されたロンドンのバス・サービス

1. ロンドンのバス・サービスの改革

ロンドン市内では、地域交通法（84年）にもとづき、競争入札によるフランチャイズ制を導入することがすでに決まっていたため、規制体制のもとで競争原理を導入することとなった。これは、レギュレーターがサービス水準や運賃などの応札基準を公表し、路線単位で入札を実施してオペレーターを選定し、一定期間の運営権を認めるというものである。

（1）分社化と入札制度の導入

ロンドンのバス事業改革は、交通局（London Transport）の一部であったバス部門を子会社化し、バス部門の収支を明確化することから始まった。85年にロンドンバス株式会社（LBL:London Bus Ltd.）が新設され、交通局のバス事業は同社に移管された。

これと並行して、路線運営権をめぐる競争入札制度が導入された。これにより、LBL以外の民間事業者も、ライセンスを取得すれば交通局の実施する入札に参加できることになった。入札では、最も優れたサービスを低廉な費用で実現しうるオペレーターが選ばれるので、LBLは厳しい競争にさらされ、経営の効率化が急務となった。政府としては、一連の改革を通じてLBLに民間の経営手法を採り入れさせ、収支を改善することによって、補助金の負担を軽減しようとしたのである。

入札は路線単位（Route-tendering）、契約期間は通常5年とすることで新規参入の機会を確保している。初年度は12路線が入札対象となり、その後段階的に適用範囲を拡大し、95年までにはすべての路線の入札が完了した。バスの運行時間帯や運行頻度、運賃や輸送能力、補助金の必要な路線についてはその所要額などが入札にあたっての審査項目となる⁶。

（2）LBLの民営化

規制緩和によって民間との競争を迫られたLBLは、人件費や間接費の負担が重く、そのままでは民間との競争に勝ち抜くことは困難であった。そこで、同社は地域別に運営子会社（Subsidiary Units）を10社設立し、それぞれに収益管理の責任をもたせることとした。各社では組合との賃金交渉を進め、人件費の削減に努めた。また、バス路線をめぐる入札では、民間企業とだけでなく、LBL子会社どうしで競い合う場面もみられたようである。

⁶ 当初は、コストに一定の利益を上乗せした金額で入札を実施し、これを運営委託料としてオペレーターに支払う方式を採用した。運行開始後の運賃収入が委託料を上回る（下回る）場合は、ロンドン交通局が利益（損失）を受けることになる。オペレーターの経営に経済的インセンティブを働かせるため、委託料を完全固定とはせず、バスの実際の走行距離に応じた歩合制を併用している。

その後、オペレーターの民営化を進める過程で、収益路線を中心に純コスト方式（収入と費用の見込額を入札）の導入が進んでおり、収入リスクの民間移転が進みつつある。

こうした一連の改革を経て、保守党政権は LBL 子会社 10 社の民営化を実施する方針を固めた。規制緩和が始まってから 10 年後にあたる 94 年に、LBL 傘下の子会社は一斉に民営化され、同年末までにすべて民間企業に売却された。

路線入札にはロンドン以外のバス・オペレーターが多数参加し、1 路線当たり平均 4 社が集まったという。入札の結果、コーウィ（ロンドン南部、現アリーヴァグループ）、ゴーアヘッド（ロンドン中心部）、ステージコーチ（ロンドン東部）及び MTL トラスト・ホールディングズ（ロンドン北部）の 4 社が有力なオペレーターとなった。

バスの運行業務から撤退した LBL は、オペレーターを指導・監督する立場となり、路線・運行頻度・料金などのガイドラインを設定して競争入札を実施し、オペレーターと契約を締結するとともに、バス停など共同施設の維持管理業務をおこなうこととなった。名称もロンドン・バス・サービス（London Bus Service Ltd.）へと変更された。

（3）MBO による民営化

民営化に際し、旧 LBL 傘下の子会社の経営陣が株式を取得する MBO（Management Buy-Out）も数多く実現し、それぞれ民間オペレーターとして生まれ変わった。異業種からバス事業への新規参入は困難を伴うこともあるが、MBO であれば既存の運営ノウハウや地元との関係を継承することができる。英国では、公営企業の民営化を円滑に進める一つの手法として MBO が広く活用されてきた。1980 年から 97 年の間に、バス以外も含めた民営化 MBO は合計で 300 件以上に達し、プライベート・エクイティと呼ばれるベンチャーファンドが資金供給面で大きな役割を果たした。

大手の一角を占めるメトロライン社も民営化 MBO の一つである。同社は 89 年にロンドン交通局の子会社として設立され、94 年に民営化されたが、当社の場合は経営幹部だけでなく従業員も買収に参加したのが特徴である。その後も MTL ロンドンなどを合併して業容を拡大し、97 年にはロンドン証券取引所に上場したが、2000 年 3 月にシンガポールの投資会社 DelGlo に買収された。このように、民営化以降の競争激化や機関投資家の参入で、オペレーターどうしの合併や事業統合が進んでおり、アリーヴァなどの大手グループが次第にシェアを高めたほか、97 年にロンドンに参入したファースト・グループも次々にオペレーターを買収して勢力を拡大している。

(写真) ロンドン市内を走るメトロライン社のバス。同社は94年に民営化MBOで旧LBLの経営陣及び従業員が経営権を取得した。その後、2000年にはシンガポールの投資会社により買収されている。



2. ロンドンにおけるバス事業改革の成果と問題点

(1) バス需要の回復をめぐる議論

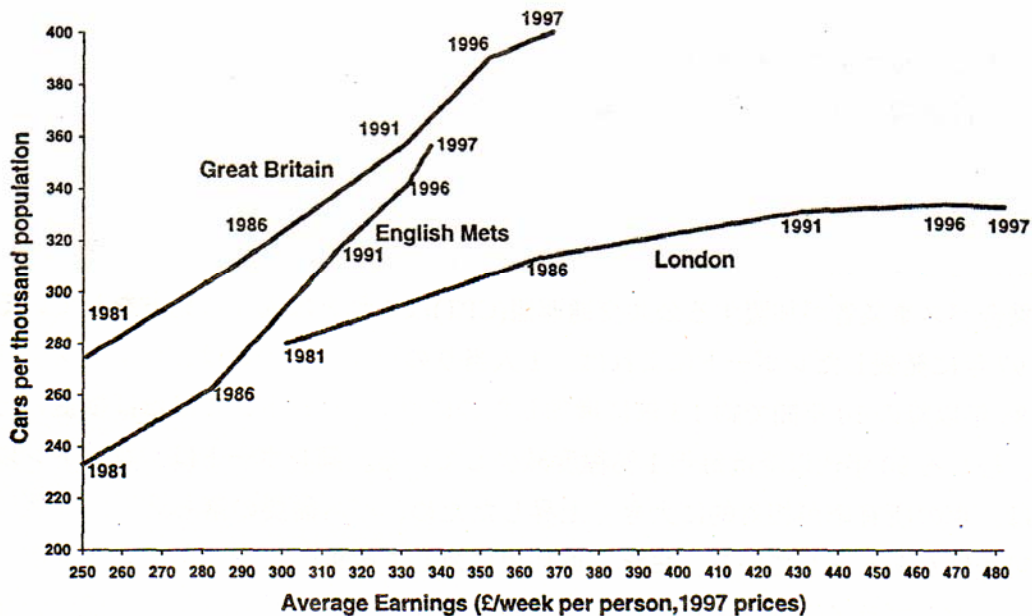
ロンドンでは路線フランチャイズ制が導入されてから、それまで減少していたバス需要が横這いから増加に転じ、旅客数は 85 年から 97 年にかけて 12% のプラスとなっている。規制緩和地域とロンドンでのこうした対照的な結果を根拠として、規制緩和の手法を疑問視し、規制にもとづく路線フランチャイズ制の方が望ましいとの見解を示す向きもある。しかし、乗合バス事業者が加盟する公共交通連盟(CPT)はこれとは異なる見方をしている。

CPT が 97 年に発表したレポートによれば、1 人当りの自家用車台数は、ロンドン以外の地域では 85 年以降の 10 年間で約 1.3 倍に増加したのに対し、ロンドンではほぼ横這いとなっており、むしろ 90 年代以降は毎年 1 % 程度減少している。同レポートは、ロンドン以外の地域では、車の所有率が相対的に大きく上昇したため、バス需要の落ち込みが顕著にあらわれた可能性があるとしている。また、車利用に対して政策的に制約を加えた都市（オックスフォード、ブライトンなど）では、規制緩和を進めてもバスの利用客は横這いなし増加していることから、モータリゼーションがバス需要に与える影響も十分に勘案する必要があるだろう（図 5 参照）。

英国ではこのところ好景気が続いているが、ロンドンを中心とする南部の経済活性化が進む一方で、その他の地域は伸び悩みが続いており、その経済格差は「南北問題」と呼ばれている。ロンドンにおけるバス需要の回復は、代替交通手段の制約や景気回復などが相当寄与しているとみられ⁷、規制緩和地域とロンドンを単純に比較することは難しいように思われる。

⁷ ロンドンでは年々駐車スペースの確保が難しくなっており、社会問題の一つになっている。また、経済活動の活発化や道路渋滞の深刻化による公共交通機関の需要増は、鉄道や地下鉄にも共通してみられる現象である。たとえば、ロンドン地下鉄の年間輸送人員は、経営形態の見直しや新線建設がほとんどなかったにもかかわらず、80 年台末の 8 億人から 99 年には 9.2 億人へと増加している。

(図5) 地域別にみた英国の自家用車所有率と所得水準の相関関係



(注) 縦軸：人口千人当り自動車台数、横軸：1人当り週平均所得

(資料) International Association of Public Transport

(2) 近年再び増加し始めたロンドンの補助金支出

前章でみたように、ロンドンでは不採算路線に対する補助金の支出が年々減少し、97年にはほぼゼロとなった。オペレーターは、サービスの拡充で増収を図るとともに、人件費などの経費を厳しく抑制することによって収支を改善してきた。5年ごとの営業権更新と補助金の競争入札も、オペレーターの経営努力を促したものと思われる。

しかし、98年以降は逆に補助金額が増加し始めている(94/95年 62百万ポンド→97/98年 0→00/01年 74)。この間、運賃収入は減っていないが、経費が大幅に増加したのがその要因である。ロンドン市は、本年1月に公表した交通戦略のなかで、「オペレーターは最初のうちは入札で低廉な費用を提示してシェアを獲得しようと努力したが、競争で淘汰が進んで実質的な寡占市場になると、より現実的な入札価格を提示するようになり、補助金が増える結果になっている」と指摘している。2000年1月現在、ロンドンの乗合バス市場は、主要な6つのオペレーターで9割以上のシェアを占めている(オペレーターは合計で25社存在する)。

もちろん、最近の補助金増加は寡占化のみに起因するわけではない。大手のファーストグループのブライアン・キース氏は、好景気による人件費や燃料費の高騰が最大の要因であって、寡占化による経営の非効率化といった批判はあたらないと反論している。

現在、ロンドン市では、バス事業に対する規制のあり方を見直し中であり、市場の寡占化が利用者の便益に与える影響についてどのような判断を下すか注目される。

(3) オペレーターのマネジメント能力の問題

ロンドン市民の間でバスの評判は必ずしも良くない。渋滞に巻き込まれて定時運行が難しく、待ち時間が長いうえ、スタッフの不足や車両の故障による運行の途中打ち切りにもしばしば出くわす。運営面におけるマネジメント能力の欠如もこうした状況に拍車をかけているといわれる。

この点についてオペレーター側はどのような見方をしているであろうか。ファーストグループのリオン・ダニエル会長は筆者の参加した都市交通セミナーの席上で、次のように語っている。

「たしかに入札制度を通じて経費削減が進み、公共の補助金負担も以前に比べて減ったが、当初の目的であった新規参入による競争の促進を実現できたかという点、むしろオペレーターどうしの統合再編を加速させる結果となった。結果的には人件費にそのしわ寄せが来ている。ロンドンのバス運転手といえば、30年前には一定の社会的地位を認められる存在であったが、いまは残念ながらそうはいえない。また、乗務員の日曜勤務は従前4日に1日の割合であったが、いまは8日に7日勤務しなければならない。運転手の週当たりの平均賃金は約320ポンド(54,400円)に抑制され、物価高のロンドンではとても生活できないような低い水準にある」

好景気の続く英国では失業率が過去20年間で最低の水準まで下落しており、公共交通機関の運転手や車掌の確保が次第に困難となっている。乗務員の年間離職率は約30%、運転手の不足数は3千人に達し、これは過去最悪の水準だという。

近年、英国では、鉄道や地下鉄といった公共交通機関の信頼性低下が大きな社会問題となっている。その要因としてインフラ投資の不足が指摘されることが多いが、実は人員の不足やトレーニングの不足といったオペレーションの問題も無視できない。

ロンドン交通局では、バス・サービスの質や信頼性を高め、設備投資へのインセンティブを事業者に与えるためにはどのようなストラクチャーが望ましいのか検討を開始しており、オペレーター入札の仕組みを重点的に見直す方向で作業を進めている。また、バスの定時運行を確保するために、市内へのロードプライシングの導入計画やバス優先レーンの拡充、駐車違反の取り締まり強化といった施策も同時に推進していく方針である。

第5章 バス・サービス規制緩和の問題点と今後の改革の方向性

1. 規制緩和の残した課題

一連の規制緩和・民営化を推進してきた保守党政権は 97 年の選挙で歴史的な大敗を喫し、かわってブレア労働党政権が発足した。環境交通地域省（DETR）は 98 年に発表した新交通政策のなかで、規制緩和後の「バス戦争」の結果、バス・サービスは混乱し、運行パターンの頻繁な変更、他社便への乗り換えへの配慮に欠けたダイヤの設定、オペレーター間の連携不足による共通乗車券や運行情報システム構築の遅れが生じており、このような状況下では、利便性・信頼性・アクセスの良さの面で、自家用車と競争することは難しい、と指摘している。

そのうえで、規制緩和地域でバスの運行距離が伸び、サービスの供給が増加したことは一応評価できるとしながらも、

- ①補助金の削減と引き換えに大幅な運賃上昇をもたらされたこと
- ②マーケットが不安定化し、路上競争にみられるような浪費的競争が発生したこと
- ③バスの運行距離は増加したが、その大半は既存路線への重複的な参入であり、新規路線の開設は少ないこと

などが問題だとしている。

英国では、規制緩和以降、都市圏・地方圏ともに 8 割超の路線が営利ベースでの運行となり、入札制度も寄与して補助金は大幅に減少したが、一方で運賃値上げを引き起こした。競争原理の導入でサービスの改善と公的負担の軽減を目指した政府の改革は、利用者にも相応の負担を求める結果となったわけである。

バス産業においてコンテストビリティが十分に機能しているか、寡占化の結果として経営の非効率性が生じていないかなどをめぐっては、さまざまな立場から議論がおこなわれている。バス問題を審議した英国下院の交通委員会は、規制緩和による競争の成果を一定評価しながらも、浪費的な路上競争を回避し、実質的な地域独占地域における新規参入を促すために、レギュレーターの役割の強化を求めている。そのためには公正取引庁に依存する現行の監視体制では十分とはいえず、バス業界を専門に監視する新たな機関を設置し、新規参入を妨げようとする略奪的な行為の監視や、事実上独占状態にある地域での入札制度の見直しなどをおこなうことを提言している。

バス事業者間の競争は大手対ニッチ事業者という構図が多く、大手が互いに支配的な地域へ進出するケースはほとんどみられない。これが、既存事業者の効率的な経営により参入の余地がないためなのか、あるいは業者間の競争回避的な（暗黙の）合意によるものかは関心のあるところである。公正取引庁は、原因が後者であれば法令違反に当たるとしているが、これを実証することは非常に困難だとしている。大手オペレーターのステージコーチ社も、地域独占的な市場が形成されたのは競争の結果によるものであり、今後は大手どうしの相互参入が生じることも十分あり得るとしている。真偽のほどは定かではないが、

「たとえ不完全な競争であっても、競争があった方が規制よりも望ましい」として規制緩和をおこなっても、現実の競争が少数の間に限られるときは、潜在的な競争が必ずしも有効に機能するとはいえないようである。

2. 今後の改革の方向性 ～クオリティ・パートナーシップ～

英国では、バス産業の規制緩和以降生じた諸課題の解決に向けて、さまざまな議論がなされている。ロンドン方式を全国的に採用するべきとの主張も一部にあるが、今のところ、政府は規制緩和と地域へのフランチャイズ制導入は検討していない。むしろ、政府やバス業界では、公共と民間（オペレーター）のパートナーシップによって問題の解決を図ろうとする機運が高まっている。「クオリティ・パートナーシップ」（QP）と呼ばれるこの取り組みは、政府が昨年発表した新しい交通政策「トランスポート 2010」のなかでも重要な政策の一つに位置づけられている。

QPには二つの目的があり、一つはバス・サービスの質を高めること、もう一つは自家用車の利用を抑制して公共交通機関を中心とする統合的なネットワークを構築することである。QPは、地方自治体とオペレーターが実施する相互補完的な施策のパッケージであり、自治体がバスの運行条件を改善することと引き換えに、収益性が低く公共のイニシアティブがなければ実現しないような施策をオペレーターがおこなうものである。

QPの参加メンバーが取り組んでいる施策を表5にまとめた。まず自治体は、バスの信頼性を高めて、自家用車から公共交通機関へのシフトを促進するために、バス専用レーンやパークアンドライド施設などのインフラ整備を進める。また、郊外における商業開発は車交通を増大させ、公共交通機関の利用を減少させることになるので、開発ガイドラインのなかで郊外開発を抑制して中心市街地の活性化に重点を置くことを表明する。

これを受けて、オペレーターは、ユーザーフレンドリーな低床型バスを導入したり、規制緩和以降廃止の相次いだ共通乗車券を再度導入し、他の交通機関との乗り継ぎの利便を図るなどのサービス改善策を講じる。バスレーンなどのインフラ整備費の一部をオペレーターが負担するケースもある。さらに、自治体とオペレーターは共同で広報活動やリアルタイムの運行情報システム整備などに取り組み、バスの利用促進を図っている。

英国では、リーズやバーミンガムなど数十カ所の自治体でQPが導入されており、公共のイニシアティブで民間の投資を呼び込み、平均1～2割程度の利用拡大に成功している。このうち、リーズ市のQP「エリート」の場合は、市がオペレーター3社（アリーヴァ・ファースト・メトロ）と共同で資金を拠出してバス専用ガイドウェイを設置し、オペレーターは新型車両の導入等を進めており、ピーク時の遅延短縮と乗客の増加（最近3年間で65%増）をもたらしている。

QPの参加者はその合意内容を遵守することを期待されているが、これに反したときのペナルティは規定されていないことが多い。QPは相互の信頼関係のうえに成り立つボランティア的な性格が強く、自治体が直接的にオペレーターに介入する権限は与えられていない。

このため、QPのもとでオペレーターと自治体がサービス改善の投資をおこなっても、新規参入者がそのインフラに「ただ乗り」してクリーム・スキミングを始めると、既存事業者の利益が損なわれ、パートナーシップが機能しなくなる可能性がある。

こうしたリスクを防ぐには、QPで整備されたバス専用レーンや運行情報案内システムなどの利用をパートナーシップ参加者に限定することが考えられるが、そのためには、新規参入による競争促進を定めた85年運輸法の見直しが必要になってくる。すでに労働党政権は、QPの運営にあたる自治体に一定の権限を付与するための法案を国会に提出済みであり、これが実現すれば、自治体は、QPで整備された専用レーンなどのインフラを利用しようとするオペレーターに対し、応分の負担と一定のサービス水準を要求することが可能になる。

このように、公的資金の投入でオペレーターの投資を呼び込む手法として、QPは新たな展開を見せ始めている。今後、公共は、民間との協調関係を深めながら、同時に競争的な環境を維持するという難しい舵取りを求められることになる。

(表5) クオリティー・パートナーシップの実施主体別にみた取り組み

実施主体	オペレーター	地方自治体	オペレーターと自治体が共同で実施
項目	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や身体障害者も利用しやすい低床型バスの導入 ・従業員教育の改善による乗客へのサービスの向上 ・最新の料金收受システムの導入 ・鉄道など他の公共交通機関との共通乗車券の導入による利用者の利便性向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・主要道路におけるバス専用レーンの設置 ・中心市街地の道路をバス専用化し、一般車の通行を禁止 ・バスの運行に合わせた交通信号の制御 ・バス停や待合所の改善 ・パークアンドライド施設の設置 ・郊外部での開発の抑制による中心市街地の活性化 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民への積極的な広報活動を通じた公共交通機関の利用促進 －時刻表の各世帯配布 －庁舎での情報提供 －電話での問い合わせ窓口の拡充 －わかりやすい時刻表の作成 ・リアルタイムでのバス運行情報の提供 －バス停への電光掲示板設置 －ロケーションシステムをバスに装備

(資料) Confederation of Passenger Transport

(補論) 日本におけるバス・サービス規制緩和の動き

1. 需給調整規制の廃止

日本では、バス・鉄道・航空等の交通分野に関して、需要と供給のバランスを国が判断し、新規参入に対して一定の制限を行う「需給調整規制」が行われてきた。これは、道路運送法に基づき、地域の需要に対して既存の輸送力が足りない場合に限り免許を交付するという制度であり、過当競争によるサービス・安全の質の低下等を防ぐことを目的としたものであった。しかし、政府は規制緩和の一環として、自由競争の促進により、事業の一層の効率化・活性化と利用者利便の向上を図ることとし、乗合バスは平成 13 年度中に需給調整規制を廃止する方針が決定された（鉄道は 11 年度に規制緩和済み）。

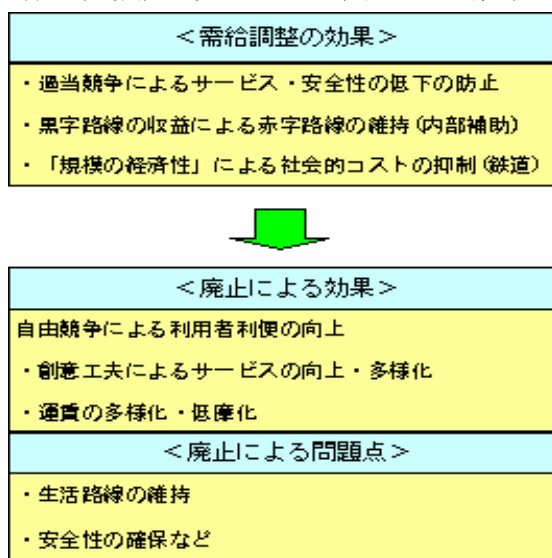
規制が緩和されると、国が需要を見ながら新規参入を制限する従来の免許制は撤廃され、安全性などの一定の基準を満たせば自由に新規参入できる許可制に移行する。事業からの撤退についても、現在の許可制から、事業者の意思で自由にできる届け出制に改められる。また、従来の「路線ごとの免許制」から「事業者ごとの届け出制」になる。運賃についても、当局が許可した上限の範囲内であれば、事業者の届け出により自由に設定・変更できることになっている。

2. 規制緩和で予想される効果と問題点

新規参入の規制緩和による効果としては、事業者間の競争が促進され、創意工夫によるサービスの改善が進むこと、各種の割引運賃の導入など運賃の多様化・低廉化を通じて、消費者の便益が増すことなどが期待されている。

一方で問題点もいくつか指摘されている。バス事業の多くは、黒字路線の収益を赤字の

(バス事業の需給調整廃止により期待される効果と問題点)



(資料) 京都市交通局

路線に対して内部補助することにより、ネットワークを維持してきた。今回の規制緩和で新規の参入や撤退が自由化されると、黒字路線への新規参入によって既存事業者の経営が悪化し、赤字路線からの撤退も予想されるなど、生活路線の維持が困難となるとの懸念が出ている。また、新規の参入も、収益性の高い路線や特定の時間帯等に集中的になされ、安定的なサービスを維持することが難しくなるとの指摘もある。過当競争による安全性の低下を防ぐ方策も必要になる可能性がある。

規制緩和に伴い、不採算路線からの撤退の自由が認められるが、地域が生活路線として必要と認めた路線については、地域が補助金を出して維持することになる。補助金を交付しながら、同時に民間事業者の創意工夫を引き出すことは容易なことではなく、制度の中に競争促進のメカニズムをうまく組み込むことが必要になる。同時に、レギュレーターの手腕も問われることになるろう。

英国の事例からも明らかなように、市場原理を導入すればただちにサービスの改善につながるという保証はない。規制緩和の結果として利用者の便益を損なうことのないよう、十分な検討が必要であり、地域協議会などの場を活用して公共・オペレーター・地元住民が一体となって取り組むことが重要と思われる。

おわりに

英国が国営企業の民営化や PFI/PPP (Public-Private Partnership) で世界をリードしてきたことは確かだが、そのすべてが順調に進んでいるわけではない。なかでも、交通分野においては、バスだけでなく国鉄の民営化⁸をはじめとするさまざまな改革がおこなわれたものの、これまでのところ成果を認められる段階には至っておらず、むしろ解決すべき課題が山積しているのが実態であろう。

今後、日本が交通分野において規制緩和・自由化を進めるにあたっては、英国におけるこうした試行錯誤の経験から学ぶべき点は少なくないものと思われる。特に、自由競争の促進によって「規制産業」の効率性を高めていく努力のなかで、結果として寡占化を招いてサービス改善に向けたインセンティブが弱まったり、消費者の利便性が損なわれることのないよう、十分な配慮が必要である。また、生活路線の維持のためには補助金の交付が必要になるわけだが、補助金を出しながら民間事業者の経営努力を引き出すレギュレーターの手腕も問われることになる。

バス事業への競争原理の導入を真のサービス改善に結びつけていくことは容易なことではなく、同時に考慮に入れなければならない要素が数多く存在している。規制緩和後、バス戦争と呼ばれた激変期を経て、公共と民間がパートナーシップを組んで課題の克服を目指そうとしている英国の取り組みを、今後とも注視していくこととしたい。

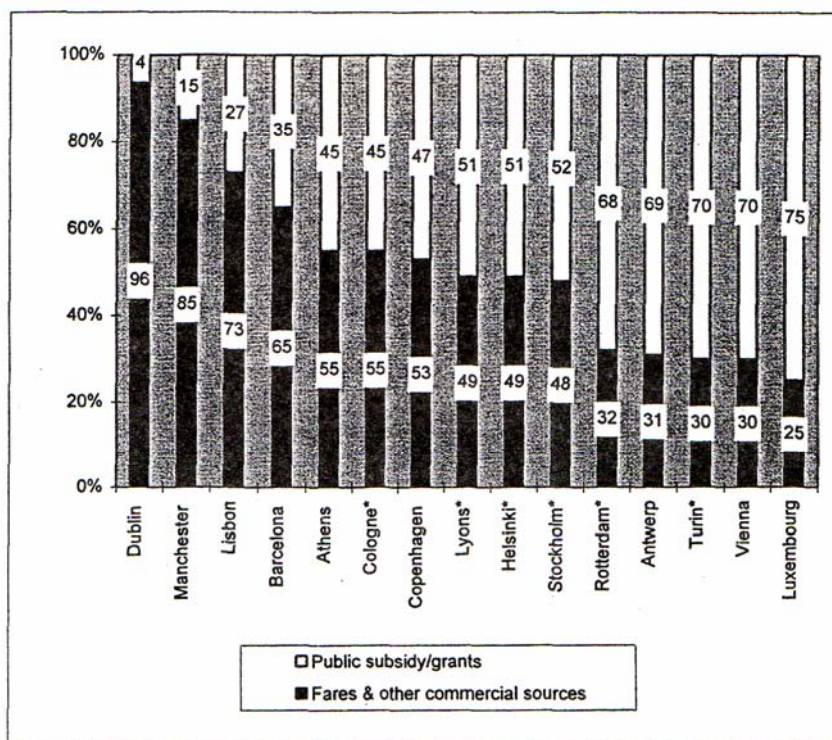
以 上

⁸ 地下鉄 PPP 及びロードプライシング導入計画の詳細は、ロンドン駐在員事務所報告 37 号を参照のこと。

(参考1) 欧州各国のバス事業比較

	Buses and coaches				
	Population million	Vehicles thousand	Veh. kms billion	Passenger kms billion	Passenger kms per capita
Great Britain	57.3	80	5.0	43.0	750
Northern Ireland	1.7	5	0.1	n.a.	n.a.
Austria	8.1	10	0.5	12.7	1570
Belgium	10.2	15	0.4	12.0	1180
Denmark	5.3	14	0.6	11.1	2090
Finland	5.2	9	0.6	7.8	1500
France	58.8	82	2.3	58.8	1000
Germany	82.0	83	3.7	69.4	850
Greece	10.5	26	0.5	21.2	2020
Irish Republic	3.7	6	0.4	5.7	1540
Italy	57.6	85	5.2	89.2	1550
Luxembourg	0.4	1	0.1	0.4	1000
Netherlands	15.7	11	0.7	14.5	920
Portugal	10.0	17	0.7	14.0	1400
Spain	39.4	52	2.9	45.9	1160
Sweden	8.9	15	1.2	9.5	1070
EU15 total	374.8	511	24.9	415.2	1110

(参考2) 欧州主要都市における公共交通機関の収入内訳



(資料) CPT

(主要参考文献)

International Association of Public Transport(2000)

“Buses in Great Britain ~Privatisation, Deregulation and Competition”

Confederation of Passenger Transport UK(2001)

“Facts2001 The Passenger Transport Industry in the United Kingdom”

Greater London Authority(2001) “The Mayor’ s Transport Strategy”

Department of Environment Transport and Region(1999) “Focus on public transport”

London Transport Buses(1999) “The Bus Tendering Process”

National Economic Research Associates/Confederation of Passenger Transport(1997)

“Evaluating alternative structures for the bus industries”

House of Commons Transport Committee(1995) “The consequences of Bus Deregulation
Vol. 1”

John Reed(2000) ” London Buses -a brief history”

Capital Transport(2000) “London Bus Handbook”

寺田一薫(1997)「英国域内バスにおける規制緩和と競争」『運輸と経済』第57巻12号

斉藤峻彦(1991)『交通市場政策の構造』中央経済社

正司健一(1987)「イギリスの交通政策」中西編著『現代の交通問題』ミネルヴァ書房.

松澤俊雄・石田信博(1995)「道路旅客輸送」『公的規制と産業』NTT出版

村上勝・北村元哉(2000)「MBO入門」東洋経済新報社

(ヒアリング先)

Mr. Brian Keith, Projects Manager in Business Development, First Group plc

Mr. David Elbourne, Head of Transport and Strategy and Briefing Branch, DETR

Mr. Ernest Godward, Maunsell Ltd.