

バス市場競争とバスターミナル・停留所

—英国の状況から—

乗合バス事業において、バスターミナルやバス停留所は事業に不可欠なインフラであり、新規参入者が既存のバスターミナル・停留所を利用することが難しい場合、しばしば参入障壁を形成する。英国では従来より、既存事業者と新規参入者の双方が平等にバスターミナル・停留所を利用できる仕組み（イコール・アクセス）が制定されており、近年、域内バスについてイコール・アクセスのいっそうの徹底が図られたところである。本稿では、英国のバスターミナル・停留所の利用にかかわる制度と実態をレビューし、バスターミナル・停留所へのイコール・アクセスの担保が乗合バスの競争施策にもたらす効果について考察する。

キーワード バスターミナル, バス停留所, 参入障壁, 英国

山本雄吾

YAMAMOTO, Yugo

商修 名城大学経済学部教授

森田優己

MORITA, Masami

経修 桜花学園大学学芸学部教授

蛭谷憲治

EBITANI, Kenji

修(経) 珍珠観光バス株式会社常務取締役
大分大学大学院経済学研究科博士後期課程

1——はじめに

乗合バス事業において、バスターミナルや路上のバス停留所は事業に不可欠なインフラであり、航空や海運における空港や港湾と同様の重要性を有している。しかしこれまで、空港や港湾に比べて投資額が極めて軽微であること等から、競争政策上のその重要性が見過ごされてきたさらいがある。

わが国では、2002年に乗合バス事業の参入規制緩和が行われたが、大規模な新規参入やそれによる市場競争は限定的にしか見られなかった。この原因の1つとして、新規参入者が既存のバスターミナル・停留所を利用できず、これが参入障壁となったことが指摘されている¹⁾。

また同時にこのことが、都市間バス市場においては、バスターミナル・停留所の確保義務のない貸切バス形態での新規参入、すなわち高速ツアーバス^{注1)}の発展を導き、高速乗合バスとの不均等な条件下での競争の問題を生む要因の一つとなった²⁾。

したがって、公正で有効な市場競争のためには、バスターミナル・停留所にかかわる既存事業者と新規参入者の利用の制度設計が大きなポイントとなろう^{注2)}。

ここで英国の状況を見ると、英国のバスターミナルでは^{注3)}、公営ターミナルについては1985年交通法によって、民営ターミナルについては英国公正取引庁（Office of Fair Trading）の1987年の判断を根拠として、既存事業者と新規参入者の双方が平等にバスターミナルを利用できる仕組み（イコール・アクセス）が規定されている³⁾。すなわち、

規定上は新規参入者も既存事業者と同じ条件でバスターミナルに乗入れることが可能である。もっとも、民営ターミナルについては、新規参入者に対する取扱いはずしも規定どおりではなく、実態として差別的取扱いの事実があり、近年是正措置がとられたところである。

また英国の路上のバス停留所は、基本的にすべて地方自治体が保有・運営している。このため、複数のバス事業者が1つの停留所を平等に利用するケースも多くみられる。

本稿では、英国におけるバスターミナル・停留所の利用にかかわる制度と実態をレビューし、もってバスターミナル・停留所へのイコール・アクセスの担保が乗合バスの競争施策にもたらす効果について考察したい。

2——わが国のバスターミナル・停留所における新規参入者の利用可能性

最初に、新規参入者の利用可能性の観点から、わが国のバスターミナルおよびバス停留所の現状を示す。

2.1 バスターミナル

2.1.1 現状

わが国のバスターミナルは、自動車ターミナル法で「乗合バスの旅客の乗降のため、乗合バス車両を同時に2両以上停留させることを目的とした施設で、道路の路面や駅前広場など一般交通の用に供する場所以外の場所に同停留施設を持つもの」と規定されている^{注4)}。ただし、本規定に該当しないバス停留施設であっても、通称〇〇バスターミ

ナルと呼ばれているケースも多い。

自動車ターミナル法に基づくバスターミナルは、一般バスターミナルと専用バスターミナルに分けられる。専用バスターミナルは「一般乗合旅客自動車運送事業者が当該一般乗合旅客自動車運送事業の用に供することを目的として設置したバスターミナル」^{注5)}で、多くは民鉄系等大手バス事業者が保有し、自社および系列・提携事業者のみが利用する。これに対して、一般バスターミナルは「自動車運送事業者が当該自動車運送事業の用に供することを目的として設置した自動車ターミナル以外の自動車ターミナル」^{注6)}、自動車ターミナル事業者が保有し、複数のバス事業者が利用することが多い。

2.1.2 新規参入者の利用可能性

専用バスターミナルでは、当然のことながら、ターミナルを保有するバス事業者が競合他社の乗入れを認める可能性はきわめて低い。一方、一般バスターミナルについては「自動車ターミナル事業者は、自動車運送事業者又は旅客若しくは荷主その他一般自動車ターミナルを利用する公衆に対して、不当な差別的取扱いをし、その他これらの利用者の利便を阻害する行為をしてはならない」と規定され、制度上は新規参入者も乗入れ可能である。しかし現実には、既存事業者が優先され、とくに都市部の利用密度の高いターミナルでは、事実上新規参入者の乗入れは困難である^{注7)}。

結局、新規参入者は、多くの場合都心部で新たに用地を取得して自社のバスターミナルを整備せざるを得ず、わが国のバスターミナルの運用は大きな参入障壁となっているといえる。

2.2 路上のバス停留所

2.2.1 現状

わが国では、路上のバス停留所は基本的にバス事業者が設置・管理している。

バス停留所の新設にあたっては、まずバス事業者は警察の同意を得なければならない。警察は円滑な道路交通の維持および安全確保の観点から、バス停留所の新設には概して消極的である。

警察の同意が得られたとしても、道路管理者へ道路占用の許可申請、国土交通省への道路運送法第15条に基づく事業計画の変更届けの提出が必要である。

くわえて、バス停留所前の地主、商店主等の合意が事実上要求される。総じて、住民や商店主は近隣にバス停留所が設置されることは歓迎しても、自宅や自店の正面に停留所が設置されることには反対するため、交渉には時間を要する。

2.2.2 新規参入者の利用可能性

以上のように、既存事業者が労力と時間をかけて設置した停留所を競合他社と共有する可能性はきわめて低い。したがって、新規参入者が既存のバス停留所を使用することは困難であろう。また同時に、新規参入者が路上のバス停留所を新たに設置することも極めて困難といえる。結局、路上のバス停留所は、投資コストとしては軽微であるものの、新規参入者にとって大きな参入障壁になっているといえよう。

3——英国の制度

3.1 バスターミナルおよび停留所の保有・運営主体

英国のバスターミナルの保有主体には、地方政府 (Local Authority)、バス事業者以外の民間事業者 (ショッピングセンターや空港会社等)、バス事業者がある。ただし運営主体は保有主体と必ずしも一致せず、バス事業者以外の民間事業者が保有するバスターミナルの運営はバス事業者に委託される場合が多い⁴⁾。

英国競争委員会 (Competition Commission) の調査によれば、大手バス事業者 (Arriva, FirstGroup, Go-Ahead, National Express, Stagecoachの5社) の域内バス^{注8)}が乗入れている英国 (ただしスコットランドと北アイルランドを除く) のバスターミナルは614か所で、このうち公営が500か所、民営 (バス事業者) が97か所、民営 (バス事業者以外) が17か所となっている⁵⁾、^{注9)}。このため、英国ではバスターミナルの多くは地方政府が保有・運営しているといえる^{注10)}。

路上のバス停留所については、英国はわが国と異なり、バス事業者ではなく地方政府がほぼ100%保有・運営しており^{注11)}、複数のバス事業者が1つの停留所を共有するケースも多くみられる。これは、以下の経緯による。1985年にバス事業の規制緩和・民営化が行われるまでは、域内バスは地方政府による運営がほとんどであったため、停留所の保有・運営は当然地方政府が行っていた。そして、規制緩和・民営化に際して、複数のバス事業者が参入し同一の停留所を使用することが予見できたため、競争促進の観点から引き続きバス停留所を公的所有とする制度設計が行われたと考えられる。

3.2 バスターミナルへ新規参入者の乗入れ

3.2.1 公営ターミナル

1985年交通法82条 (Transport Act 1985, 82 Bus stations: restrictions on discriminatory practices, etc.) (1)⁶⁾において「旅客交通当局 (Passenger Transport Executive) および地方政府は、バスターミナルおよび関連施設の使用および利用料について、PSV免許^{注12)}保有者 (=バス事業

者) に対して、直接、間接に差別的な取扱いを行ってはならない」と規定されている。また同法82条(3)では「旅客交通当局との契約によりバスターミナルおよび関連施設を運営する者は、バスターミナルおよび関連施設の使用および利用料について、PSV免許保有者に対して、直接、間接に差別的な取扱いを行ってはならない」とし、公営バスターミナルの運営を民間事業者に委託する場合も、利用者(バス事業者)に対する差別的取扱いを禁止している。

ただし、バスターミナルの施設を域内バスとそれ以外(都市間バスおよび貸切バス)に予め振り分ける、またはどちらかの専用とすることは、上記の差別的取扱いに該当しない(同法82条(4))。また、2000年交通法に基づくQPS(法定品質協定)が実施されている場合、地方政府とQPSを締結しないバス事業者に対してバスターミナルへの乗入りを認めないことも、上記の差別的取扱いに該当しない(同法82条(4A))^{注13)}。

ここで、前述のようにわが国においても自動車ターミナル法ではバス事業者間の不当な差別が禁止されているが、実態としては混雑したバスターミナルに新規参入者が乗入れることは困難であった。英国でも、規定はともかく、実態としてバス事業者間の差別的取扱いが存在しないかが関心事となるが、英国競争委員会の調査では⁷⁾、詳細については次章で述べるように、実態としても差別的取扱いの事実はないとされている。

3.2.2 民営ターミナル

民営バスターミナルについては、前述のように1985年交通法第116条(現在は廃止)ならびに1987年の英国公正取引庁の判断により、バスターミナルの管理者はバス事業者に対して差別的取扱いを行ってはならないこととなっている。

しかし現実には、あるバス事業者の保有・運営するバスターミナルに競合他社が乗入れを求めてきた場合、これを容易に認めるとは想像しがたい。実際、バス事業者へのヒアリングによれば、他社の乗入れを拒否するために意図的に自社のバスでスロットを埋める事例もあるとのことである^{注14)}。英国競争委員会の調査でも⁸⁾、詳細については次章で述べるように、とくに小規模のバス事業者に対する差別的取扱いの事実が報告されている。

結局、民営バスターミナルへの新規参入者の乗入れは、現実には必ずしもイコール・アクセスが担保されておらず「グレーゾーン」^{注15)}であったといえる。

4——英国におけるイコール・アクセスの実態

前章で触れたように、英国における民営バスターミナルへの新規参入者の乗入れを巡っては、イコール・アクセス

を担保する規定とは異なり、実態としては差別的取扱いがみられた。このような新規参入者に対する差別的取扱いは参入障壁を形成し、市場競争の促進に反する。このため、2010年1月、英国公正取引庁は、英国競争委員会に対して域内バスの調査と報告を付託した。この結果、2011年12月に報告書“Local bus services market investigation”が公表された^{注16)}。同報告書の最終章(15章)には是正策(Remedies)が提示され、後述のように、これに基づき英国競争委員会の命令が発出されることとなった。本章では、同報告書により、英国のバスターミナルの使用方の実態を示す。なお、同報告書は、タイトルが示すとおり、対象を域内バスに限定しており、都市間バスには言及していない。そのため、本章でも、特記以外は域内バスおよびそのターミナル・停留所についての考察とする。

4.1 公営バスターミナル

同報告書は、地方政府の保有するバスターミナルが参入障壁となっている、あるいは1985年交通法の規定に違反する重大な証拠は見出されないと述べている⁹⁾。すなわち、前述のように、公営バスターミナルでは新規参入者に対する差別的取扱いは、実態としても行われていないとしている。

もっとも、バスターミナルのキャパシティに余裕がない場合、新規参入者の乗入れは困難になる。実際、大手バス事業者5社は、26か所のバスターミナルでキャパシティの制約が問題になっているか、あるいは将来問題になりそうであるとしている¹⁰⁾。しかしながら、同報告書では、キャパシティはバスの停車時間の制限や、バスターミナル外でバスに時間待ちさせることによって生みだすことができるため、非常に大規模な新規参入があった場合を除いて、バスターミナルのキャパシティの制約は回避可能としている¹¹⁾。

同報告書では、キャパシティの制約が回避可能な根拠は詳述されていないが、以下の事由が推察される。すなわち、第1に、調査対象である大手バス事業者5社が乗入れている公営バスターミナル500か所¹²⁾のうち問題が予見されるのは前述のように26か所と少数であること。第2に、需要が最も多いロンドン市内は、ロンドン交通庁(Transport for London)が実施する競争入札で予め運行事業者が決定しているため、既存事業者と重複する新規参入の可能性がないこと。第3に、ロンドン以外の地域では自由な参入が可能なものの、域内バスにおいて大規模な新規参入が行われる現実的可能性は低いこと。以上の事由から、同報告書の結論は一定程度合理性があると考えられよう。

4.2 民営バスターミナル

バス事業者またはその他の民間事業者の保有・運営する民営バスターミナルへのイコール・アクセスについては、

新規に乗入れを希望するのが大手バス事業者か小規模バス事業者かで状況が異なる。

大手バス事業者5社は、少なくとも2008年以降、乗入れまたは増便希望に対して、バスターミナル内のスロットの配分を拒否された事実はないとしている¹³⁾。

しかし小規模バス事業者については、調査対象の185社中52社(29%)が、バスターミナル/スロットへの乗入れ/使用上の制約が、大幅にまたはある程度まで、自社の競争力を制限していると述べている¹⁴⁾。

例えば、ドーセット州プールのPooleバスステーションは、大手バス事業者Go-Aheadの子会社であるWilts & Dorsetが保有・運営しており、Wilts & Dorsetはライバルの事業者よりも自社が有利なようにバススタンドの位置や使用料金を設定した。Wilts & DorsetのライバルであるBournemouth Transportは、不便な位置のバススタンドを割り当てられたと述べている¹⁵⁾。

また、ミッドランズ州ウースターのCrownGateバスターミナルは、不動産業者が所有し、大手バス事業者のFirst Midlands (FirstGroup) が運営している。2010年春、同地域の小規模バス事業者RotalaはFirst Midlandsと競合する新路線の運行を計画した。この路線はCrownGateターミナルへの乗入れを含んでいたが、First Midlandsはキャパシティ不足を理由に同路線の乗入れを拒否した¹⁶⁾。しかし英国競争委員会の調査によれば、CrownGateターミナルにはRotalaの新路線の乗入れが可能なキャパシティがあった¹⁷⁾。

この他、オクスフォードのGloucester Greenターミナルや、ノース・ヨークシャー州ハロゲートのHarrogateターミナルなどで、同様のバスターミナルへのアクセスにかかわる差別的取扱いが報告されている¹⁸⁾。

さらに、このような直接的な競争阻害に加えて、以下の反競争的事実が示唆されている。すなわち、新規参入者がバスターミナルへの乗入れをその保有・運営主体である既存事業者に打診した時点で、既存事業者は新規参入の動きを知ることになる。この結果、既存事業者は新規参入者との競争のために十分な準備期間を持つことができる。これは公正な競争の障害であり、この点からも、バスターミナルが競争上の制約要因となりうる¹⁹⁾。

以上の結果、とくに小規模バス事業者にとって、新規参入の可否はバスターミナルを運営する既存事業者の行動如何にかかっており、結局、バスターミナルへのアクセスは大きな参入障壁であると同報告書は結論づけている²⁰⁾、^{注17)}。

なおここで、前述のように、大手事業者に関しては、バスターミナルは参入障壁とはなっていない。この要因について同報告書は言及していないが、以下のように推察される。すなわち、大手事業者とはいえ全国にバスターミナルを保有しているような独占的事業者は存在しないため²¹⁾、^{注18)}、

ある地域で自社のターミナルに他社のバスの乗り入れを認める代わりに他地域では他社のターミナルに自社のバスの乗り入れを認めてもらうといった相互依存の存在が推測される。これに対して、他地域にバスターミナルを保有していない小規模事業者に関しては、大手事業者にとって自社ターミナルへの乗入れを認めることにならメリットはない。これが、上記のような大手事業者と小規模事業者のバスターミナルへのアクセスにかかわる差別的取扱いの有無の要因と考えられる。

5——英国競争委員会による是正命令

5.1 経緯と概要

前述のように、民営バスターミナルについて差別的取扱いの存在が確認されたため、英国競争委員会は2012年6月26日、命令“Local Bus Services Market Investigation (Access to Bus Stations) ORDER 2012”を発出した。

本命令では、以下のとおり、民営バスターミナルについても公営バスターミナル同様、イコール・アクセスの順守義務が明確に規定された。

「本命令は、バスターミナルを運営する域内バス事業者が、ライバルの事業者に対して、当該バスターミナルへの公正・合理的・非差別的なアクセスを提供すること、ならびに当該バスターミナルの使用条件 (Conditions of Use) を公示することを命じる」²²⁾。

なおここで、使用条件には、使用料金(乗入料金)、バススタンドの配置、処理能力(乗入可能車両数)の情報を含むものとされた²³⁾。

本命令の目的は、新規参入者から、バスターミナルへのアクセスを確保することに伴うリスクを取り除き、新規参入者が既存事業者と同じ平等な条件の下で市場に参入することを可能することである²⁴⁾。

5.2 適用範囲

本命令の対象となるバスターミナルは民間バス事業者等が保有・運営するもののみで、公営ターミナルは除外される。公営ターミナルが適用除外とされたのは、前述のように、公営ターミナルについては1985年交通法によりイコール・アクセスが規定されており、また現実にもこれが遵守されているからであろう。

つぎに、本命令は対象を域内バス用のターミナルに限定し、都市間バス(コーチ)用のターミナルは対象外とした²⁵⁾。すなわち、

- ①年間発着回数ベースで、95%以上を都市間バスが占めるバスターミナルには本命令は適用されない²⁶⁾、^{注19)}。
- ②上記①以外で、1つバスターミナルを域内バスと都市間バ

スが共有している場合、都市間バスには本命令は適用されない²⁷⁾。

①と②の相違は下記のとおりである²⁰⁾。①のケースでは、バスターミナルの保有・運営者は、当該ターミナルに乗入れている域内バス（5%未満）についてもイコール・アクセスを担保する必要はない。一方②のケースでは、例えば域内バスが30%、都市間バスが70%の場合、バスターミナルの保有・運営者は、30%の域内バスについてはイコール・アクセスを担保しなければならない。

いずれにしても、都市間バスについては、民営バスターミナルへのイコール・アクセスの適用除外とされたことになり、これは一見、競争促進に反するように思われるが、この点については次節で考察する。

なお、本命令における「都市間バス」は、1985年交通法の定義とは異なることに注意が必要である。1985年交通法では、都市間バスは「1台以上の公共交通車両を使用し、旅客から個別に運賃を収受して旅客を輸送するバスサービスで、(路線上の複数の停留所のうち) 停留所間の最低距離(路線上の距離ではなく直線距離) が15マイル(24.15km) を上回るサービス」²⁸⁾、²¹⁾であるが、本命令では「1台以上の公共交通車両を使用し、旅客から個別に運賃を徴収し、路線の起終点間の直線距離が30マイル以上(48.28km) のサービス」²⁹⁾、²²⁾とされた²³⁾。

このように本命令において1985年交通法とは異なる都市間バスの定義が使用されたのは、「実態は都市間バスであるが1985年交通法の定義上、域内バスに登録されているサービスが多数ある。これを除外するため、本命令では独自の定義(路線延長30マイル以上) を用いる」と説明されている³⁰⁾。

5.3 本命令の効果

5.3.1 域内バス

本命令により、民営バスターミナルについてもイコール・アクセスが担保され、競争促進が図られることとなった。

ただし、本命令はバスターミナルを保有・運営するバス事業者が、空きスロットがあるにもかかわらず競合他社の乗入りを認めない、あるいは使用料金等で差別的取扱いを行うことを禁止するもので、第3者が調査し実際に空きスロットがないことが確認された場合は既存事業者の既得権が優先される²⁴⁾。したがって、わが国の航空分野における混雑空港のスロット配分のように、競争促進のために既存事業者からスロットを回収し、新規参入者に再配分するような積極的意図は含んでいない²⁵⁾。

5.3.2 都市間バス

都市間バスについては本命令の適用外とされた。この

意味については、当事者によって解釈が異なるようである。

まずバス事業者は、都市間バスが本命令の適用外とされたことにより、従来の「グレーゾーン」から転じて、明確にイコール・アクセスの遵守義務がなくなったと理解している。すなわち、都市間バスについては、バスターミナルを保有・運営するバス事業者は、空きスロットの有無にかかわらず、競合他社の乗入りを拒否できる、との解釈である²⁶⁾。

一方、英国競争委員会は、本命令は域内バスについてバスターミナルへのイコール・アクセスを規定したもので、都市間バスについては何も規定していない、との立場である。すなわち、都市間バスにおけるバスターミナルへのイコール・アクセスの遵守義務については、緩和も強化もしておらず、従来と同じ扱いという解釈である。したがって、都市間バスについては本命令に基づく是正措置は取られないが、独占的地位の濫用がみられれば、競争法(Competition Act)により、是正が行われる可能性があるとの見解である²⁷⁾。

本命令発出より1年を経過した現時点(2013年9月)では、本命令により、都市間バスにおける参入障壁および市場競争に大きな変化があったとの事実はみられない²⁸⁾。したがって、本命令の競争施策としての効果については、いましばらくの観察が必要であろう。もっとも、本命令により、新規参入都市間バス事業者が、民営バスターミナルへのアクセスが困難になったとしても、前述のように英国ではバスターミナルの多くは公営であり²⁹⁾、また路上のバス停留所も利用可能なことから、本命令が都市間バス輸送市場における重大な競争上の障害になる可能性は低いと思われる。

5.4 バス事業者の反応

本命令に対するバス事業者の反応について、自社の保有・運営するバスターミナルに競合他社の乗入りを強いる本命令は、一見、バス事業者にとっては歓迎せざるものと思われる。実際、民営バスターミナルの運営に国が関与することに対する反対意見もあったが、大手バス事業者では本命令の制定に賛成する声が多かった。一方、中小事業者は本命令に消極的であった³⁰⁾。

大手事業者が本命令に好意的であったのは、前述のように、大手事業者であっても全国にバスターミナルを保有しているような独占的事業者は存在しないため、自社のターミナルを開放することによるデメリットよりも、他地域の他社のターミナルを利用できるメリットの方が大きいと判断した結果であろう。一方、中小事業者はそもそも他地域に路線を持っていない、あるいは他地域に新規参入する経営資源を持たないため、自社のターミナルの開放はデメリットだけをもたらす。このため、本命令には消極的であったと考えられる。結局、総じて大手事業者が本命令に賛成したことから、最終的に本命令の発出が可能になったもの

と推測される^{注31)}。

また、本命令は、前述のように、当該バスターミナルのロットに空きがない場合には他社の乗入申請を拒否できることを明確にした。このことも、最終的に多くのバス事業者が本命令に同意した要因といわれている^{注32)}。

5.5 本命令発出後の評価

本命令発出より1年を経過した現時点(2013年9月)では、本命令により、域内バスにおける参入障壁および市場競争に大きな変化があったとの事実はみられない。しかし、バスターミナルの「使用条件」の公示は急速に進展している。使用条件は、当然のことながら、すべてのバス事業者に適用于されるため、バスターミナルを保有・運営するバス事業者と他のバス事業者との間の、または他のバス事業者相互の差別的取扱いが行われていないことが明白になり、透明性が向上した。これは公正な競争促進に資するものと評価されている^{注33)}。

なお、大手バス事業者は自社のホームページでもバスターミナルの使用条件を公開している^{注34)}。

6——結びに代えて

本稿では、英国において、バスターミナル・停留所へのイコール・アクセスを担保するため、英国競争委員会による調査と命令が行われた経緯を詳細に示した。この経緯から分かるように、イコール・アクセスが順守されていない現状に対して、英国競争委員会による調査と命令が行われたという事実こそが競争政策として大きな意義を有していると思われる。

ここで、わが国についてみれば、わが国は英国とは異なり、歴史的に長い時間をかけて民間バス事業者がバスターミナルや路上のバス停留所を整備してきた経緯から、バスターミナル・停留所は既存事業者の私有財産であるとの意識が強い。このため、英国のように、民営バスターミナルやバス停留所に対して、競合他社の利用を強制するような施策は現実的ではない。しかしながら、英国の経験からは、例えば公営バス事業を民営化する場合などで、バスターミナル・停留所は引き続き公営で維持する施策が考えられよう。

謝辞:本研究では下記のとおりヒアリングを実施した。ヒアリングに応じて頂いた各位に感謝申し上げます。

Traffic Commissioner, West Midland Traffic Area, Mr. Nick Jones MALLB FCILT MCIPD Barrister, 2012/09/06.

Confederation of Passenger Transport UK, Regional Manager West Midland, Mr. Phil Bateman MBE FCILT,

2012/09/06.

National Express Ltd, Head of Corporate Affairs Bus and Coach, Mr. Mike Lambden, 2012/09/06.

First Glasgow, Network Planner, Mr. Chris Carberry, 2013/09/11.

Competition Commission, Director of Remedies and Business Analysis, Mr. Adam Land, 2013/09/13.

本研究はJSPS科研費23530341の助成を受けたものです。

追記:本稿における分析・考察は、稿者ら(山本、森田、蛭谷)の個人的な見解であり、稿者(蛭谷)の所属組織を代表するものではない。

注

注1) 平成25年8月1日以降高速乗合バスに統合され、高速ツアーバスという業態はなくなった。

注2) 実際、平成25年の高速ツアーバスの高速乗合バスへの移行に際しては、都心部でのバス停留所の確保が大きな課題になり、国土交通省(地方運輸局)が主催し、高速ツアーバス事業者、乗合バス事業者、道路管理者、都道府県警察等を構成員とする協議会が設置され、バス停留所使用にかかわる調整が行われた。

注3) わが国のバスターミナルに相当する英語はBus Stationであるが、本稿ではわが国に合わせてバスターミナルと表記する。

注4) 自動車ターミナル法第二条4および6。

注5) 自動車ターミナル法第二条7。

注6) 自動車ターミナル法第二条5。

注7) 大手バス事業者ヒアリングによる。なお、ヒアリング先の希望により事業者名は非公表とする。

注8) 英国の営業バス事業は、規制制度上、域内バス(Local service)とそれ以外(都市間バス、貸切バスなど)に分けられる。域内バスについては所定の登録(register)が必要であるが、域内バス以外のバス事業は登録義務がなく、自由に事業を行うことができる。詳細は、山本雄吾・森田優己・蛭谷憲治[2012]、“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, 参照。

注9) ただし、これは大手事業者から提出された資料の単純集計のため、ダブルカウントを含んでいる。また、都市間バス(Coach)専用のターミナルは含んでいない。

注10) 都市間バス(Coach)の専用ターミナルを除く。

注11) Competition Commissionヒアリング(2013/09/13)、ならびにFirst Glasgowヒアリング(2013/09/11)による。

注12) Public Service Vehicle Operator's License。英国のバス事業規制は、わが国のように乗合(許可)と貸切(許可)を区分せず、営業用についてはPSV免許1本である。したがって、PSV免許保有者とは乗合および貸切バス事業者を意味する。

注13) QPS(Quality Partnership Scheme:法定品質協定)は、地方政府がバス事業者に対してサービス改善を促すための手段で、2000年交通法第114条を根拠とする。地方政府とバス事業者がQPSを締結すれば、バス事業者はノンストップバスの導入、低公害車の導入など一定のサービス水準を地方政府に約束する。一方、地方政府は、バスレーンや公共交通優先信号などの施設・設備を提供する義務を負う。域内に複数のバス事業者があり、その一部がQPSの締結を拒否した場合、地方政府は、当該バス事業者がバスレーンや公共交通優先信号を使用することを拒絶できるが、バスターミナルもこれに含まれる。

注14) National Expressヒアリングによる(2012/09/06)。なお、これはNational Expressの事例ではなく、一般的な状況として言及された。

注15) National Expressヒアリングによる(2012/09/06)。

注16) 同報告書はバスターミナルへのイコール・アクセス問題だけでなく、域内バスの競争にかかわる問題全般を扱っている。

注17) バスターミナルへの乗入れ可能性に加えて、使用料金がターミナルを保有する既存事業者と新規参入者で異なり、新規参入者はより高い料金を課せられるケースもある。この場合も、バスターミナルが新規参入に対して参入障壁となる。

注18) 事業者ごとの市場シェア（営業収入ベース）は、最大のFirstGroupでも24%（2011年、Londonを除く）である。

注19) 都心部の渋滞を避けて外周道路沿いに設置された都市間バス用ターミナルに、都心部へのアクセス用の域内バスが乗入れているケースなどが想定される。この場合、当該域内バスは都市間バスのいわばフィーダーサービスであり、都市間バスと同様に扱うべきとの考え方が、本命令の適用除外の背景にあるものと推測される。

注20) Competition Commissionヒアリングによる（2013/09/13）。

注21) なお実際に1985年交通法が定義しているのは域内バス（Local Service）であり、これに該当しないバスサービスが、貸切バスを除けば、都市間バス（Coach）と解釈される。

注22) なお路線距離以外にもいくつかの付帯的な条件があるが、詳細は省略する。

注23) なおお付言すれば、域内バスと都市間バスの区分にはいま1つの定義があり、これは起終点間の路線距離が50km（マイルではない）を超す都市間バス、それ以下を域内バスとするものである。この定義は、福祉的割引運賃（Concessionary fares）にかかわるもので、イングランドおよびウェールズでは、2007年バス運賃補填法（Concessionary Bus Travel Act 2007）に基づき、60歳以上の高齢者については平日の午前9時30分～午後11時と土日祝日の終日、障がい者については終日、域内バスの運賃が無料となっている。都市間バスには本制度が適用されないため、域内バスと都市間バスを区分する必要があるが、これに使用される定義である。

以上のように、域内バスと都市間バスの区分は、1985年交通法による区分が標準ではあるが、それ以外にもそれぞれの目的に応じて2つの区分が存在することに留意が必要であろう。

注24) とはいえ、本命令の基本的な目的はバス事業における競争促進であり、そのために、混雑するバスターミナルのスロット配分についても、関係者間で協議や調整ができるように、本命令は記述しているとのことである。Competition Commissionヒアリングによる（2013/09/13）。

注25) Competition Commissionヒアリングによる（2013/09/13）。

注26) National Expressヒアリングによる（2012/09/06）。

注27) Competition Commissionヒアリングによる（2013/09/13）。

注28) 同上。

注29) ロンドンのVictoria Coach Stationはロンドン交通庁（Transport for London）が運営する公営ターミナルである。その他の都市では都市間バスのターミナルと域内バスのターミナルは独立していることもあるが、共用の場合も多い。このため、都市間バスの新規参入者は、多くの場合公営の都市間および／または域内バスターミナルに乗入れることによって、サービスを開始することが可能である。

注30) Competition Commissionヒアリングによる（2013/09/13）。

注31) 本命令は、2012年3月に草案Competition Commission, Draft ORDER for Formal Consultation—March 2012, the Local Bus Services Market Investigation (Access to Bus Stations) ORDER 2012が公表され、それに対するバス事業者等の意見表明、さらにそれに対する英国競争委員会の説明Competition Commission, the Local Bus Services Market Investigation (Access to Bus Stations) ORDER 2012, Responses to consultationを経て、最終版が制定された。したがって、本命令は、ある程度、バス事業者の意向も踏まえたものとなっている。

注32) Competition Commissionヒアリングによる（2013/09/13）。

注33) 同上。

注34) 例えばFirstGroupは同社の保有・運営するBath, Bristol, Tauntonの各バスターミナルについて、使用条件の全文を同社ホームページで公開している。

http://www.firstgroup.com/ukbus/bristol_bath/other_services/bus_station/, 参照。

参考文献

- 1) 新納克弘 [2011], “バス事業規制緩和以降における参入と競争の展開と競争政策上の課題”, 「運輸と経済」, 71巻7号, p. 28.
- 2) 蛭谷憲治・山本雄吾 [2006], “ツアーバスの現状と課題～都市間バス輸送における乗合バスと貸切バスの競争について～”, 「運輸と経済」, 66巻12号, p. 50.
- 3) 寺田一薫 [2002], 『バス産業の規制緩和』, 日本評論社, p. 232.
- 4) Competition Commission [2011], “Local bus services market investigation, A report on the supply of local bus services in the UK (excluding Northern Ireland and London)”, p. 9-30, (online), http://www.competition-commission.org.uk/inquiries/ref2010/localbus/final_report.htm, 2013/09/20.
- 5) Competition Commission [2011], p. A9 (4) -2.
- 6) “Transport Act 1985”, (online), <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1985/67/contents>, 2013/09/19.
- 7) Competition Commission [2011], pp. 9-30-37.
- 8) Ibid.
- 9) Competition Commission [2011], p. 9-31.
- 10) Ibid.
- 11) Ibid.
- 12) Competition Commission [2011], p. A9 (4) -2.
- 13) Competition Commission [2011], p. 9-32.
- 14) Ibid.
- 15) Competition Commission [2011], p. 9-33.
- 16) Competition Commission [2011], p. A6 (4) K-10.
- 17) Competition Commission [2011], p. 9-32.
- 18) Competition Commission [2011], p. 9-33.
- 19) Ibid.
- 20) Competition Commission [2011], p. 9-37.
- 21) FirstGroup [2011], “Annual Report and Accounts 2011”, p. 15, (online), http://www.firstgroup.com/assets/pdfs/investors/annual_reports/2011_annual_report.pdf, 2013/10/15.
- 22) Competition Commission [2012a], “Local Bus Services Market Investigation (Access to Bus Stations) ORDER 2012”, p. 2, (online), http://oft.gov.uk/shared_of/monopolies/Bus_station_access_Order.pdf, 2013/10/17.
- 23) Competition Commission [2012a], p. 2.
- 24) Ibid.
- 25) Competition Commission [2012a], p. 5.
- 26) Competition Commission [2012a], p. 3.
- 27) Competition Commission [2012a], p. 7.
- 28) “Transport Act 1985”, (online), <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1985/67/contents>, 2013/10/18.
- 29) Competition Commission [2012a], p. 3.
- 30) Competition Commission [2012b], “Local Bus Services Market Investigation (Access to Bus Stations) ORDER 2012 Responses to consultation”, p. 4, (online), http://oft.gov.uk/shared_of/monopolies/Bus_station_access_Order.pdf, 2013/10/17.

（原稿受付 2013年11月11日）

Learning through the UK's Experience on Getting Rid of Exclusory Access to the Infrastructure in Bus Service

By Yugo YAMAMOTO, Masami MORITA and Kenji EBITANI

A bus station and a bus stop compose a part of the infrastructure indispensable to bus service. In the UK they conceived and have worked out a scheme to accelerate fair competition in the local bus service. Its aim is to allow the juniors to use its bus stations and bus stands on equal terms with the senior bus operators. Though the UK's successful outcome has been brought in their own social-economic and cultural context, their experience can be a good example for Japan in managing the fair bus market system.

Key Words : **bus station, bus stop, barrier to entry, the UK**