

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——

山本雄吾・森田優己・蛭谷憲治

1. はじめに

わが国の域内バス(高速バスを除く路線バス)サービスは、公営交通を有する一部の大都市を除いて、民間バス事業者によって担われている。このため、行政がバス路線の編成やサービスレベルに関与することは困難である。しかし、交通サービスは都市計画の大きな構成要素であり、街づくりのためにどのようなバスサービスが必要かを計画当局(行政)がある程度コントロールできることが望ましい。実際、昨今、地域公共交通会議や法定協議会の設置にみられるように⁽¹⁾、行政が地域の交通サービスへの関わりを深める方向にある。

ここで英国の状況を見ると、域内バスのサービス改善のために、地方政府(Local Transport Authority: LTA)が民間バス事業者に対して何らかの関与を行いたい場合、法定品質協定(Statutory Quality Partnership Schemes: SQPS)という制度がある。SQPSは、地方政府と民間バス事業者の間で結ばれる協定で、地方政府が例えばバスレーンやバス停留所上屋などの施設・設備を整備・提供する代わりに、バス事業者はノンステップバスや低公害車の導入など一定のサービス改善を約束することを内容

とする。

SQPSは2000年交通法(Transport Act 2000)において制度化されたが、しばらくは実施事例がみられなかった。しかし2007年、最初のSQPSが北部シェフィールド(North Sheffield)で締結されたのを皮切りに、グラスゴー(Glasgow)、ノッティンガム(Nottingham)、バーミンガム(Birmingham)などで導入されている⁽²⁾。

SQPSは、バス事業者にとっては、上述のように走行環境改善等のメリットがある反面、新車代替等の追加負担が発生する。本稿では、このようなSQPSがバス事業者に与える実際的な影響を含めて、SQPSの効果や課題を分析する。次章では、まず英国においてSQPSが導入された背景を示す。

2. SQPS導入の背景

(1) 域内バス事業の規制緩和とQPA

1986年まで、英国の域内バス事業は厳格な規制下にあり、事業には路線ごとの道路運送免許が必要であった。また事業主体は大部分が地方政府または国で⁽³⁾、結局、公的主体が地域独占の下でバス事業を運営してきたといえる。

(1) 地域公共交通会議および法定協議会は、いずれも市町村が主体となる地域公共交通に関する協議組織で、地域公共交通会議は「改正道路運送法」(平成18年施行)、法定協議会は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成19年施行)に基づき設置される。国土交通省中部運輸局〔2013〕p.4。

(2) Competition Commission〔2011〕s.12-p.6。

(3) 台マイルベースで95%が公営であった。寺田一薫〔2000〕p.173。

しかし、1985年交通法（Transport Act 1985, 1986年10月施行）により全面的な規制緩和が実施され、ロンドン市内を除いて⁽⁴⁾、民間バス事業者の新規参入が可能となった。参入にあたっては、地域の交通長官（Traffic Commissioner）への登録が必要であるが、資格や手続き上の不備がある場合を除いて登録が却下されることはなく⁽⁵⁾、参入自由化が行われたといえる。また同時に、公営バスの民営化が進められた。以上の施策は、公営独占から転じて、規制緩和・競争促進による事業運営の効率化、市場の活性化を意図したものであるが、結果として、地方政府は地域のバスサービスに関与する手段を失った。

ただし、民間バス事業者が運営する通常のバスサービス（商業サービス）以外に、地方政府がバス事業者に運行補助を行うことで不採算ではあるが社会的に必要な輸送を提供する「補助サービス」があり、「補助サービス」では、地方政府が路線、時刻表、運賃などの運行条件を定め入札によって運行事業者を決定するため、地方政府は地域のバスサービスに関与することができる。しかし、補助サービスは域内バスサービス全体の19.4%（2013年度末現在、車両キロベース、ロンドンおよび北アイルランドを除く）にとどまり⁽⁶⁾、総じてルーラルエリアが中心のため、都市交通としてのバスサービス

への地方政府の関与は限定的である。

一方、1980年代には実質的に道路整備に限られていた中央政府から地方政府への交通関係の補助が、1992年よりバス関係へも支出可能となった。このため、地方政府は、バスサービスを改善・支援するための施設・設備を整備する財源を得た⁽⁷⁾。

以上のような背景から、地方政府とバス事業者の間で、地方政府がバス運行を支援するための施設・設備を整備・提供する見返りに、バス事業者はサービスレベルの改善を図るなどの協定を結ぶ事例が現れた。これを自発的協定（QPA：Quality Partnership Agreements）と呼ぶ⁽⁸⁾。

QPAでは、地方政府は、バス停留所の上屋、旅客向けバス情報システム（バスロケーションシステム）、バス優先または専用レーン、公共交通優先信号の整備等を行う。一方、バス事業者は、これら施設・設備利用の見返りに、ノンステップ車両や低公害車の導入等サービス改善を約束する。

結局、QPAが導入された要因は以下のように整理されよう。地方政府は地域のバスサービスに関与する手段を望んでいた。バス事業者は、停留所の改良やバス優先レーンの整備等を地方政府が行ってくれるなら、地方政府のバスサービスに関わる要求を検討する余地があっ

(4) ロンドン市内については、単純な参入自由化ではなくフランチャイズ入札制が導入された。すなわち、ロンドン交通庁（Transport for London：TfL）が路線、停留所、頻度、使用車両などの条件を定め、路線ごとに競争入札を行い、運行権を落札した事業者が一定期間（5～7年）当該路線を独占して運行を行う制度となっている。

(5) 詳細は、山本雄吾他〔2012〕pp. 33-34 参照。

(6) Department for Transport “Annual bus statistics: 2013/14 data tables > Table BUS0205a”より算出。
<https://www.gov.uk/government/statistics/annual-bus-statistics-year-to-end-march-2014>, 2014/10/26.

(7) 地方政府は毎年地域の交通に関する支出計画案（Transport Policies and Programmes：TPP）を策定し、中央政府によってこれが承認されれば交付金（Transport Supplementary Grant：TSG）や起債が認められる。1980年代には、TPPによる政策パッケージは道路整備に限られていたが、1992年よりバス支援策を含むことができるようになった。寺田一薫〔2000〕p. 179。

(8) Voluntary Partnership AgreementまたはQuality Bus Partnership Agreement（QBPA）とも呼ばれる。

た。さらに、英国ではバス停留所・バスターミナルは、一部を除いて、バス事業者ではなく地方政府が設置・管理しているため、事業者がバス停留所の改良を望んでいても、独自にはそれができないことも背景にあった⁽⁹⁾。

英国競争委員会（Competition Commission）によれば、2011年現在198件のQPAがあり、31件が検討中である。そして、地方政府の70%がQPAを締結している⁽¹⁰⁾。

（2）QPAの課題とSQPS

しかしながらQPAでは、バス事業者が協定を反故にした場合、あるいはそもそも協定に参加しないバス事業者も、改良されたバス停留所等を利用することが可能である。すなわち、任意協定であるQPAには法的強制力はなく、フリーライダーを排除できないという課題があった。

これは、1985年交通法82条のバス停留所・バスターミナルに関わるイコール・アクセス規定に起因する。すなわち、バス停留所・バスターミナルを設置・管理する地方政府は「バス停留所・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⁽¹¹⁾（＝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⁽¹²⁾」と定められており、特定のバス事業者に対してバス停留所の使用を

禁止することは不可能であった。本規定は、域内バス市場への新規参入を容易にし、競争促進を図るために設けられたものであるが、結果としてQPAに強制力を持たせることを妨げた。

以上の状況に対処すべく、2000年交通法（Transport Act 2000）は、114条において、地方政府とバス事業者の間の、任意協定ではない法的協定を規定した⁽¹³⁾。これが法定品質協定（Statutory Quality Partnership Scheme：SQPS）である。

QPAと比較したSQPSの大きな特徴は、これを1985年交通法82条の適用除外としたことである。そのため、SQPSでは、バス事業者が協定を反故にした場合、あるいはそもそも協定に参加しないバス事業者は、改良されたバス停留所等を利用することができない。これにより、地方政府はフリーライダーを排除する権限を持つこととなった⁽¹⁴⁾。

なお付言すれば、2000年交通法の施行によりQPAがすべてSQPSに取って代わるわけではない。QPAは従来どおり、地方政府とバス事業者の任意協定として存続している。また、同一エリアでSQPSとQPAを併用することも可能である。SQPSは、地方政府がQPAよりも大きな権限を持つ協定として、地方政府とバス事業者の協議が整った場合にのみ制定されるものである⁽¹⁵⁾。

(9) Bus Partnership Forum [2006] p. 4.

(10) Competition Commission [2011] s. 12-p. 6.

(11) 公共輸送用車両免許（Public Service Vehicle Operator's License）。営業バス事業を行うのに必要な免許。交付要件等詳細は山本雄吾他 [2012] p. 33 参照。

(12) “Transport Act 1985 > 82 Bus stations: restrictions on discriminatory practices, etc.”

<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1985/67/contents>, 2014/05/24.

(13) “Transport Act 2000 > 114 Quality partnership schemes”

<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/38/section/114>, 2014/05/28.

(14) Bus Partnership Forum [2006] p. 5.

(15) 2000年交通法では、SQPSよりもさらに地域のバスサービスに対する地方政府の関与を強化する制度として、品質契約（Quality Contracts Schemes：QC）が規定された（同法124条）。QCは域内の商業バスサービスを、

(3) 2008年地域交通法によるSQPSの変化

1) 参入規制

2000年交通法では、あるバス事業者がSQPSに参加しない、すなわち例えば地方政府の提供するバス停留所やバス優先レーン等をまったく利用しない代わりに、サービスレベルの改善に応じないことは、理論上は可能であった⁽¹⁶⁾⁽¹⁷⁾。

しかしながら2008年地域交通法13条で⁽¹⁸⁾、SQPSが制定されているエリアでは、地方政府はSQPSを締結しないバス事業者を排除することができるようになった⁽¹⁹⁾。すなわち、SQPSが制定されているエリアで、ある事業者がSQPSに参加しないことは不可能となった⁽²⁰⁾⁽²¹⁾。

同時に、SQPSが制定されているエリアで新規参入の登録があった場合、新しいサービスが、SQPSが既存事業者に対して規定しているサービスレベルを下回っていないかどうかを交通長官が判断することとなった⁽²²⁾。したがって、既存SQPSが規定しているサービスレベル以下での新規参入は認められない。

1985年交通法による規制緩和で、ロンドンを除く地域の商業バスサービスは、バス事業者が自由に参入できるようになったが、2008年地域交通法では、上述のように、部分的にはあるが、地方政府によるバス事業への事実上の参入規制が復活することとなった。このため、競争抑制へ向かう懸念があるが、そもそも現在の英国の域内バス事業は、規制緩和直後に比べ、大手5社による寡占化が進展していることから、現実的に、2008年地域交通法によるSQPSが域内バスの市場構造にどの程度影響を与えるかについては、今しばらくの観察が必要であろう。

2) 時刻、頻度、運賃

時刻および頻度については、2000年交通法114条でSQPSの協定対象とはならないことが明記されていた⁽²³⁾。また、運賃については、2000年交通法114条では言及されていないが、SQPSの協定対象には含まれないと理解されて

補助サービスと同様に、あるいはロンドン域内と同様に、地方政府がバスサービスの水準を定め競争入札により運行事業者を選定するシステムに置き換えるものである。

“Transport Act 2000 > 124 Quality contracts schemes”

<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/38/section/124>, 2014/06/23.

および Competition Commission [2011] s. 12-p. 21.

なお制度制定後、長らく実施事例はなかったが、2015年現在、North East EnglandのTyne and Wearで実施に向けて協議が進められている。

(16) Department for Transport [2009] p. 3.

(17) ただしこれは、Glasgow City Councilヒアリングによれば、現実的な想定ではないとのことである。

(18) “Local Transport Act 2008 > 13 Quality partnership schemes”

<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2008/26/part/3/crossheading/quality-partnership-schemes>, 2014/06/08.

(19) Department for Transport [2009] p. 15.

(20) SQPSは域内バスに対してのみ適用される。したがって、観光バス、都市間長距離バス (Coach)、スクールバス等には適用されない。Department for Transport [2009] pp. 14-15.

(21) 実際、この結果、2010年にSQPSを導入したRenfrewshire州では、小規模事業者がSQPS導入に伴うサービス改善のためのコスト増に耐えられず(あるいはそれを嫌って)撤退した。Glasgow City Councilヒアリングによる。

(22) Department for Transport [2009] pp. 5-6.

(23) “Transport Act 2000 > 114 Quality partnership schemes”

<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/38/section/114>, 2014/05/28.

いた⁽²⁴⁾。しかし2008年地域交通法では、時刻、頻度および最高運賃について、SQPSの協定対象とすることが可能となった⁽²⁵⁾。

バス事業者にとって、生産量（時刻・頻度）と価格（運賃）の決定は、経営の根幹に関わる基本的な意思決定である。それゆえ通常、交通分野における規制政策では、生産量と価格は主要な規制対象となる。2008年地域交通法で、地方政府がバス事業の生産量と価格に関与することが可能になったことは、上記の参入規制とあわせて、域内バス市場における公的な調整色が強まったように理解できる。ただし、バーミンガムおよびグラスゴウのSQPSでは、時刻、頻度、運賃は協定対象とはなっておらず、他地域の実施事例は不詳である。したがって、SQPSにおける時刻、頻度、運賃の取扱いと、それによる域内バス市場構造の変化についても、今しばらくの観察が必要であろう。

3. SQPSの詳細

以下では、バーミンガムおよびグラスゴウのSQPSを事例とし、SQPSの策定プロセスならびに協定内容を示すこととする。

(1) 策定プロセス

SQPSの実施主体である地方政府は、バス事業者の提供するサービス水準について、域内のすべてのバス事業者と合意する必要がある。このためSQPSの締結は簡単ではない。また、域

内バス事業では、規制緩和が実施され既に四半世紀の歴史があるため、再規制の色彩を持つSQPSに対してバス事業者は抵抗がある⁽²⁶⁾。さらに「地方政府の高い理想と事業者の低い現実」があった⁽²⁷⁾。

そのため、例えばバーミンガムでは2012年にSQPSが導入されたが、まず地方政府(Centro: West Midlands Passenger Transport Executive)は個々のバス事業者とQPAを締結し、QPA交渉の過程でバス事業者と対話を続け、4年を費やしてSQPSの締結に至った⁽²⁸⁾。

グラスゴウでも2012年にSQPSが導入されたが、地方政府(Glasgow City Council)は、既に2004年に地域で最大手のバス事業者First GlasgowとQPAを締結していた。地方政府としては市内全域のバスサービスの改善のため、他の事業者ともQPAを結ぶことを希望したが、他のバス事業者は費用のかかるサービス改善投資には消極的でQPA締結には至らなかった。このため、法的強制力のあるSQPSが導入された。SQPSの導入交渉には1年以上が費やされた⁽²⁹⁾。

なお、バーミンガムではNational Express、グラスゴウでは前述のとおりFirst Glasgowという地域最大手のバス事業者がSQPSの導入に積極的であったために⁽³⁰⁾、最終的にSQPSの締結が可能となったことが注目される。これは、大手事業者は比較的資金に余裕があること、車両の全国操縦が可能のためノンステップ車両や低公害車への代替などのサービス改善が

⁽²⁴⁾ Bus Partnership Forum [2006] p. 6.

⁽²⁵⁾ "Local Transport Act 2008 > 13 Quality partnership schemes5(b), 6"

<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2008/26/part/3/crossheading/quality-partnership-schemes>, 2014/06/12.

⁽²⁶⁾ Centro (West Midlands Passenger Transport Executive) ヒアリングによる。

⁽²⁷⁾ Glasgow City Council ヒアリングによる。

⁽²⁸⁾ Centro ヒアリングによる。

⁽²⁹⁾ Glasgow City Council ヒアリングによる。

⁽³⁰⁾ Centro および Glasgow City Council ヒアリングによる。

行い易かったことに加えて⁽³¹⁾、SQPSが締結されれば、低コスト・低サービスでの新規参入が不可能になることから、潜在的な競争可能性を排除するためにはSQPSを導入した方が有利という判断もあったためである⁽³²⁾。

グラスゴーの大手事業者 First Glasgow は、SQPSはバス事業者にとって、サービス改善のためのコスト増を伴う反面、バスレーンの設置による走行環境改善やバス停の改良による利用者サービス向上が期待できるため、全体としては自社にとってはプラスであったと述べている⁽³³⁾。

(2) 地方政府の提供する施設・設備ならびにバス事業者の提供するサービス水準

バーミンガムのSQPSを事例として、地方政府の提供する施設・設備等を表1に、バス事業者の提供するサービス水準を表2に示す⁽³⁴⁾。なお、SQPSの協定内容は地方政府とバス事業者の交渉により決定されるため、各地のSQPSごとに差異がある。標準的なSQPSの協定内容は英国交通省のガイダンスに示されているが⁽³⁵⁾、バーミンガムのSQPSは概ねこれに準拠している。そのため、バーミンガムのSQPSの協定内容は標準的なものと考えられる⁽³⁶⁾。

表1 地方政府の提供する施設・設備等

1. バス優先施設	1.1 発着枠予約システム
	1.2 バスレーン
	1.3 バス停留所・待機所の他車駐停車禁止措置
2. バス停留所	2.1 バス停留所上屋・風除け・椅子等
3. 旅客用案内設備	3.1 路線番号・時刻表等
	3.2 バスロケーションシステム
4. その他	4.1 案内所
	4.2 顧客満足度調査

出所) Centro & Birmingham City Council [2013] pp. 25-30
より作成。

表2 バス事業者の提供するサービス水準等

1. 車両	1.1 バリアフリー車両への代替
	1.2 低公害車への代替
	1.3 昼間時の前照灯点灯
	1.4 路線・行先の表示
	1.5 外観および車内の清潔の維持
	1.6 待機所でのアイドリング禁止
2. 運転士	2.1 安全で親切なプロ意識を持った運転
	2.2 運転中の携帯電話の使用、飲食等の禁止
	2.3 制服の支給および着用
	2.4 路線や運賃取受設備についての研修を受ける
	2.5 乗降に際して支援が必要な旅客の援助
3. 旅客保護	3.1 車両故障の場合、60分以内に乗客を他の路線に乗り換えさせるか、代替バスを用意する
4. 時刻改正	4.1 路線と時刻表の変更は、事前にCentroと合意した変更日に行わなければならない
5. 情報提供	5.1 Centroの事前承認を得ることなく、バス停留所にビラ等を貼ってはならない

出所) Centro & Birmingham City Council [2013] pp. 13-19
より作成。

(31) 全国で事業を展開している大手事業者では、SQPS締結地域に新車（ノンステップ車、低公害車）を集中投入し、捻出された経年車をSQPS非締結地域に転配することで、通常の毎年の新車代替投資以上の費用負担なしにSQPSのサービスレベルに対応可能であるが、当該SQPS締結地域のみで事業を行っている小規模事業者はそのような方策が取れず、新車代替は大きな費用負担となる。

(32) First Glasgow ヒアリングによる。

(33) 同上。

(34) 各施設・設備およびサービス水準の詳細については、森田優己他〔2014〕pp. 111-117 および pp. 121-137 を参照されたい。

(35) Department for Transport [2009] pp. 52-57.

(36) ただし前述のように時刻、頻度、運賃は協定対象とはなっていない。

4. 結び

(1) SQPS の効果と課題

SQPS は、バス事業者にとっては、表1で示したような走行環境改善や停留所での旅客サービス向上が期待できる反面、表2で示したような新車代替や労務管理の強化など追加的負担が発生する。このため、実際のところ、SQPS はバス事業者にとって歓迎すべきものか否かが関心事となるが、本研究からは、大手事業者についてはメリットの方が大きく、中小事業者にとってはデメリットの方が大きいことが推測された。それゆえ、SQPS の導入は域内バス市場の寡占化を導く懸念もある。したがって、SQPS は、地方政府が地域のバスサービスに関与するための施策としては必ずしもベストではない。しかしながら、民間事業者の自由な企業活動・市場競争と、行政による公共交通の計画・調整との干渉を軽減する現実的な施策といえよう。

(2) わが国への示唆

英国の SQPS は、地方政府が施設・設備を整備・提供する代わりに、バス事業者は一定のサービス改善を行うことを約束する「協定」であった。

わが国の場合、地域公共交通会議や法定協議会は「協議」の場であり、強制力を持つ「協定」を交わす場とは認識されていない⁽³⁷⁾。

交通政策基本法（平成 25 年施行）は、第 9 条において、交通に関わる地方公共団体の責務を規定しているが、今後、地域の公共交通の維持・改善のために、従来以上に、行政がリーダーシップを発揮して域内バスの利便性改善を推進することが必要となる局面が予想される。その際、行政のリーダーシップを担保するために、SQPS の思想は有用であろう。

例えば、昨今、同一エリア内で複数のバス事業者が運行している場合で、従来、事業者ごとにばらばらであった路線番号や案内サイン等を整理・統一し、利用者に情報をわかり易く提供する試みがなされている。そして、いっそうの域内バスの利便性改善のためには、事業者間での停留所の再配置、時刻調整、共通運賃制度の導入等も課題となろう。しかしながら、これらは事業者間の利害対立を含む場合もあり、実現には障害も大きい。このとき、SQPS の思想に準じて、行政が「地域公共交通確保維持改善事業」等⁽³⁸⁾によりバスの走行環境改善や利用者利便向上のための施設整備を行い、バス事業者に対してそれらの施設の利用と引き換えに、路線番号の統一や停留所の再配置等への協力を促す手法は検討に値しよう。

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。

⁽³⁷⁾ 平成 26 年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正され、地方公共団体は地域公共交通網形成計画の作成が可能となった。また、地方公共団体は、当該地域公共交通網形成計画に即して地域公共交通再編事業を実施するための計画を作成し、これに基づき当該地域公共交通再編事業を実施、またはその実施を促進するものとされている（同法第 5 条および第 27 条の 2）。すなわち、ある程度地方公共団体がバス路線の編成やサービスレベルに関与することが可能になったといえるが、これらはあくまでもバス事業者との協議に基づくものであり、SQPS のように、行政による施設・設備の提供をもってバス事業者へ路線計画や車両水準を強制するような性格のものではないと考えられる。

⁽³⁸⁾ 国土交通省の地域公共交通に対する支援制度で、バスターミナルのバリアフリー化やバスロケーションシステムの導入他が対象となっている。

本論文の概要に相当する研究報告を『名城大学総合研究所紀要』第20号, 2015年, pp. 85-88, に掲載している。掲載にあたっては, 一部内容が重複するため『名城論叢』の許可を得て転載した。

謝辞

本研究はJSPS科研費23530341および平成25年度名城大学総合研究所学術研究奨励助成研究成果展開事業費の助成を受けたものです。

本研究では下記のとおりヒアリングを実施しました。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 MA LLB 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.

Stratclyde Partnership for Transport, Team Leader Network Planning, Mr. Frank Rennie, 2013/09/10.

Stratclyde Partnership for Transport, Project Management, Stevan Gray B Eng (hons) Ceng MICE, 2013/09/10.

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

引用文献

- 1) 国土交通省中部運輸局〔2013〕『地域公共交通会議等運営マニュアル』。
- 2) 寺田一薫〔2000〕「規制緩和と弱い交通調整は両立するか—英国における域内バス政策の再考—」

『三田商学研究』第43巻第3号。

- 3) 森田優己・山本雄吾・蛭谷憲治訳〔2014〕「英国パーミンガムにおける『バス法定品質協定(SQPS)』」Journal of the School of Liberal Arts (桜花学園大学) 第5号。
- 4) 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』第15巻第2号。
- 5) Bus Partnership Forum〔2006〕“Quality Partnership Schemes in England Guidance”。
- 6) Centro & Birmingham City Council〔2013〕“Birmingham City Centre Statutory Quality Partnership Scheme”。
- 7) 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)”。
- 8) Department for Transport〔2009〕“The Local Transport Act 2008, Quality partnership schemes: Statutory guidance to English local transport authorities and metropolitan district councils”。

参考文献

- 1) 田邊勝巳, 加藤浩徳「英国における最近の域内バス政策と入札制度の実状報告」『運輸政策研究』第3巻第3号, pp. 27-36。
- 2) 鶴指眞志, 松澤俊雄「バス事業における公的役割に関する一考察」『経済学雑誌』(大阪市立大学) 第114巻第3号, pp. 222-243。
- 3) 寺田一薫「規制緩和後の英国バス市場における自治体・事業者間関係と労働党政権のバス政策」『運輸政策研究』第2巻第3号, pp. 42-43。
- 4) 中野宏幸「英国のバス事業と新地域交通戦略—規制緩和下におけるコラボレーションの取組み—」『運輸政策研究』第10巻第2号, pp. 22-33。
- 5) Association of Transport Co-ordination Officers “Quality Partnerships & Quality Contracts” 2004, Image & Print Group, Glasgow.