

規制緩和後の国内旅客運送事業の分析に関する論文紹介

—交通基本法案検討のための材料提供として—

原田峻平
HARADA, Shumpei

修(経) 一橋大学大学院商学研究科博士課程

幕 亮二
MAKU, Ryoji

修(経) 三菱総合研究所社会システム研究本部主任研究員

山内弘隆
YAMAUCHI, Hiroataka

商修 一橋大学大学院商学研究科教授

1——はじめに

本稿は、日本の旅客運送事業を対象に規制緩和後の状況変化や、規制緩和の効果を分析した論文の紹介^{注1)}を行うものである。目的は交通基本法案の議論に資する資料を提供することである。

表—1に示した通り、日本の旅客運送事業では2000年から2002年にかけて各事業法が改正され、需給調整規制廃止を中心とした規制緩和が実施された。これにより事業への参入は容易となり、また、運賃規制も同様に緩和されたことで、事業者間の競争による市場の活性化や効率化が図られた。

一方で、近年議論が行われている交通基本法では、「移動権の保障」が論点の一つとなっている。2010年に国土交通省が発表した「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)1)」によると、移動権保障のため「バス、タクシー、鉄道、旅客船等の多様な交通手

段による地域公共交通を維持・再生し、活性化²⁾]することが必要とされている。

こうした議論から、地域公共交通の担い手であるバス、タクシー、鉄道、旅客船について現状を把握する必要性が生じていると考えられる。本稿は、このような状況を念頭に、次節以降でバス、タクシー、鉄道、旅客船について、それぞれ規制緩和後の状況変化や、規制緩和の効果を分析した論文を整理し、今後の議論のポイントを抽出する。

2——乗合バス事業

2.1 規制緩和後の状況変化

乗合バス事業は、2002年の道路運送法改正により規制緩和が行われた。その後の状況変化をまとめた論文としては、寺田[2004]³⁾や谷口・滝澤[2011]⁴⁾などが挙げられる。それらによると、事業運営の機動性・柔軟性も向上したという効果が指摘できるが⁴⁾、乗合バス事業者数の増

■表—1 対象事業の規制緩和

対象事業	規制緩和年	対象事業法	主な規制緩和の内容
乗合バス	2002年	道路運送法	参入：路線毎の免許制⇒事業ごとの許可制 退出：許可制⇒事前届出制（6か月前） 運賃：認可制⇒上限認可制の下で届出制
タクシー	2002年	道路運送法	参入：事業区域毎の免許制⇒事業毎の許可制 退出：許可制⇒事後届出制 運賃：認可制⇒認可制（認可基準を上限価格の基準に変更）
鉄道	2000年	鉄道事業法	参入：路線毎の免許制⇒路線毎の許可制 退出：許可制⇒事前届出制（1年前） 運賃：認可制⇒上限認可制の下での事前届出制
旅客船・フェリー	2000年	海上運送法	参入：航路毎の免許制⇒航路毎の許可制 退出：許可制⇒事前届出制 運賃：認可制⇒事前届出制

出典：国土交通省 [2002]⁵⁾

加は既存事業者の分社化がほとんどであり、規制緩和後も新規参入が活発になったとは言えない^{3), 4)}。一方、路線廃止キロのデータ等から、退出についても同様に規制緩和後にそれが増加したという事実は見られない。ただし、JRバスを中心に中山間地域からの事業撤退があったと田中[2009]⁶⁾は指摘している。

事業者の費用面に着目した分析は、柿本[2008]⁷⁾や大井[2009]⁸⁾で行われている。それらはバス事業者の費用関数を推定しているが、大井[2009]⁸⁾では規制緩和前後で費用の変化は見られないとされ、柿本[2008]⁷⁾では規制緩和以前の1997~98年度に既に構造変化が起きていたとされている。その原因については、事前アナウンスにより費用削減を開始していた可能性があること、規制緩和が実施される前から経営環境悪化が続き費用削減が行われていたこと、規制緩和後も競争が起きなかったことなどが考えられている。

規制緩和の影響は、補助制度にも表れている。青木・田邊[2007]⁹⁾は、規制緩和により国庫補助制度から外れた生活路線の多くは地方自治体の責任で維持されることとなり、自治体独自の補助制度が路線維持を可能としたと述べている。また、その補助制度は補助率や対象路線等の規定に地域差が見られ、効率的な補助制度を模索した結果としている。なお、湧口・山内[2002]¹⁰⁾は、存続が危ぶまれていた弘南バス深谷線を例に「オプション価値」の計測を行い、路線維持を検討する際にはオプション価値を含む非利用価値を考慮する必要があると述べている。

寺田[2004]³⁾が指摘しているように、2年先行して規制緩和が実施された貸切バスでは多数の参入が生じている。寺田[2004]³⁾は、それが乗合バスへの数少ない新規参入につながったとしているが、柿本[2008]⁷⁾は貸切バス事業者が参入したコミュニティバスとの競争が既存の乗合バス事業者の費用効率を下げる方向に働いたとする実証結果を提示している。

2.2 課題

乗合バス事業で競争を活性化させるための課題として、新納[2011]¹¹⁾は、車両、車庫、ターミナル、バス停といった8項目の参入障壁の存在を指摘している。

また、新納[2011]¹¹⁾や湧口[2011]¹²⁾は、乗合バスとツアーバスの間の規制の非対称性が存在することを指摘し、事業区分の見直しや乗合バスでのツアーバス型の導入を可能とする規制への変更を求めている。

乗合バス事業者では、高速路線バス(高速道路経由の乗合バス¹²⁾)の利益で、一般路線バスの赤字を補填する形の内部補助によって路線を維持してきた事例もあるが、

ツアーバスとの競争で高速路線バスから上げられる利益も縮小するとそのような内部補助は維持できなくなる、との議論もある⁴⁾。戸崎[2004]¹³⁾は、規制緩和が交通の質を悪化させ地方経済の弱体化を懸念させることとなったと指摘し、公的負担の維持拡大を求めている。

また、2012年4月に発生したツアーバスの高速道での事故では、その要因が規制緩和であり規制緩和自体を見直すべきとの論調も川村[2012]¹⁴⁾などで見られる。これに関して、山内[1995]¹⁵⁾は、安全規制が厳格に行われていることを前提として、経済的規制が緩和されるべき、と述べている。

2.3 小括

以上を踏まえると、乗合バスは規制緩和で競争が生じ事業者の効率性が向上したという結果は得られておらず、2.2節で挙げた参入障壁がその原因という指摘もある¹¹⁾。

その課題解決のためには、竹内[2005]¹⁶⁾により提案された上下分離を取り入れた運行委託料入札方式の採用が考えられる。これは、参入障壁となっているバス停等に関する部分は公的に行い、運行は民間の効率的事業者へ委託し、さらに入札制度による事前の競争でその効率性を高める制度である。

この制度を導入する上で、民間事業者の共謀を防ぐ設計が必要となる。小嶋[2011]¹⁷⁾では、競争事業者のトップ同士の話し合いで浪費的競争を回避した事例が紹介されているが、事業者間の直接対話の可能性がある状況は入札の導入においても注意が必要である。

3——タクシー事業

3.1 規制緩和の成果

タクシーの規制緩和も乗合バス同様2002年の道路運送法改正により実施された。その結果、運賃の低下や新サービスの出現といった一定の効果があったとする研究がある。例えば、小野・田中・中野[2006]¹⁸⁾は、介護タクシーやバスが廃止された過疎地域でのデマンド型の乗合タクシー、生活支援サービスタクシー、便利屋タクシー・観光タクシーなどの新サービスが出現していることや、実際のデータを用いた推定により消費者便益が年間約800億円増加したという結果を提示している。

また、岡田[2003]¹⁹⁾も、規制緩和から1年の変化として既存事業者の事業拡大意欲が強く、単なる値下げ競争ではなく利用者の選択の幅を広げる運賃も増えているとして競争促進策が機能していると述べている。

ただし、後藤[2012]²⁰⁾で述べられている通り、事業者数や車両数の増加に対して輸送人員と営業収入は低下傾

向にあり、競争導入が市場の拡大につながっていないとの指摘もある。

3.2 規制緩和の弊害

タクシー事業では、規制緩和による弊害を指摘する論文も少なくない。藤井[2008]²¹⁾による主張は、タクシー台数増加で1台当たりの収入は減少しドライバーの年収が最低賃金を下回るケースも生じたことや、労働時間増加による事故件数増、空車タクシーによる渋滞といった弊害が規制緩和によって引き起こされたというものである。

安部[2008]²²⁾も、タクシー産業のような労働集約的かつ市場が縮小傾向にあり、革新もないような場合には、規制緩和は成果よりも弊害を生みやすいと述べ、実際のデータからタクシー運転者の賃金低下や事故の増加を示した。そして、流しや駅待ちは「同一地域同一運賃」に戻すことや、最低保持台数引き上げや車庫条件引き上げにより参入障壁を高めることを提案している。

供給過剰^{注2)}に対しては緊急調整地域指定を行う制度も設けられ、実際に仙台などで適用され増車は禁止されているが、徳永・三浦[2009]²³⁾のゲーム理論的なモデルに基づく分析から、市場機能に任せては自発的な減車は発生しないことが示された。

3.3 小括—今後の規制と競争のあり方

以上で整理したように、タクシー事業では、経済情勢の問題もあり市場は拡大せず、事業者や労働者に収入の減少や労働時間の増加といった影響が生じている。しかし、規制緩和により競争が生じ、運賃低下や新サービス出現といった利用者利便が上昇しているとの指摘があることも事実である。

今後求められるのは、規制緩和により生じた新サービスや運賃低下といった成果を維持することを前提として、指摘されるような弊害を除去する制度である。山内[2004]²⁴⁾は、数量規制は完全に廃止し、緊急調整措置も需給調整廃止という趣旨に反しないような運用を求めている。後藤[2012]²⁰⁾も、減車を念頭に置いた再規制が必要に負の影響を与えたことを、実際に再規制が行われた北九州市のデータから示している。

弊害を除去する方法も、既存事業者を保護するような規制への回帰を採るのではなく、労働法規を遵守しない事業者への罰則や安全規制の強化といった社会的規制で対応すべきであろう¹⁵⁾。

ただし、小野・田中・中野[2006]¹⁸⁾は、モデル分析を用いて、流しのタクシー市場では利用者との間に運賃に関する情報の非対称性が存在するため、運賃競争は十分に機能しないことを示しており、その対策として、山内[2004]²⁴⁾

は、流しのタクシー市場では幅認可制の採用など一定の規制を課す必要があると述べている。

4—鉄道事業

4.1 規制緩和後の状況変化

鉄道事業は、2000年の鉄道事業法改正により規制緩和が実施された。規制緩和による競争の効果を分析した研究は、運賃規制に関するものを除くとあまり多くないが、大手事業者へのヒアリング結果を基に実際に大手事業者間や大手事業者とJRとの間で競争が発生している事例を提示した原田[2012]²⁵⁾がある。

一方、規制緩和によって鉄道事業からの撤退も容易となったため、地方鉄道では撤退に関する議論が主要な論点となっている。この関係では、規制緩和後に実際に地方鉄道で路線廃止や廃止検討が進んでいることを示した古川・庭田・田村[2007]²⁶⁾などの分析がある。今城[2005]²⁷⁾も、中部地方の事例を紹介する中で、名鉄の路線廃止は退出規制緩和を契機とした地方線整理の動きであり、それは名古屋都市圏でのJRとの競合を意識したものであると指摘している。

参入・退出規制緩和と同じく、運賃規制の緩和も実施され、ヤードスティック規制を取り入れた上限認可制が採用された。ヤードスティック規制は、実務的には従来から採用されていたが、2000年の鉄道事業法改正で明文化されたものである。運賃規制緩和の影響については、内閣府が行った分析²⁸⁾があり、ヤードスティック規制が強化された1997年度から2005年度までの利用者メリットは4,840億円に達すると推計している。また、Mizutani, Kozumi and Matsushima[2009]²⁹⁾や原田[2012]²⁵⁾では、費用関数の推定を行い、ヤードスティック規制に服する事業者はそれ以外の事業者より低い費用で生産していることを明らかにしている。ただし、ヤードスティック規制については適正コストと実績コストとの乖離など課題が指摘されており(日本交通学会編[2011]³⁰⁾、今後も運賃規制のあり方に関する議論が行われることが予想される。

4.2 規制緩和後の公的介入

鉄道事業では、規制緩和後も公的介入の必要性が残るという議論は多くある。山内[2006]³¹⁾は、都市鉄道では依然として混雑等の外部効果が政策課題であり公的介入の役割が残されていると述べている。また、竹内[2005]³²⁾も、バリアフリー対策・環境対策・テロ対策・災害対策の重要性が増すことから公的介入が強まる可能性を指摘している。

斎藤[2006]³³⁾は、関西・名古屋圏では「商業主義」での

都市鉄道運営が困難に直面していると指摘している。さらに、バリアフリーやユニバーサルデザインへの対応など輸送サービスの品質改善のための設備投資が社会的に求められているため、建設費補助の拡大や上下分離の導入による新たな公・民の責任分担関係の構築が必要となると述べている。

地方鉄道については、古川・庭田・田村[2007]²⁶⁾が、採算性の悪化した地方鉄道の存廃の議論において、自動車の運転ができなくなった高齢者の移手段などの役割は需要充足や採算性からだけでは測れないことを指摘した。また、総合的なデータを用いた分析により、現状の輸送特性を生かした経営方針の採用により経営の健全性が高められる可能性があることを示した。

堀[2004]³⁴⁾は、上下分離について分析を行い、その採用により参入規制と内部補助の組み合わせから参入自由化と外部補助の組み合わせへと政策転換が促されるとしている。また、上下分離により事故が増えたという議論も立証できないと述べている。森田[2003]³⁵⁾は、三重県の北勢線存続決定に至る過程を調査し、鉄道施設の公的主体の買い取りと運行費補助の支給による民間の運営という「公設民営」方式について紹介している。そして、今後の課題として地域交通権保障のため地方自治体への権限と財源の付与が必要であると述べている。

4.3 小括

鉄道事業においては、ヤードスティック規制による間接的競争の効果がみられる^{25), 28), 29)}。一方で、混雑緩和やバリアフリー化といった社会的な要請があり、民間ではそうした社会的要請に見合った投資が実現されないという問題があるため公的介入が求められるという指摘もある^{31)–33)}。以上を考慮すると、政策的には競争可能な事業者に対しては直接・間接含めて^{注3)}継続して競争政策を採るとともに、社会的に必要な投資は各事業者に依存するのではなく政策的な対応が求められているのではないだろうか。

また、地方では路線廃止が議論となっており²⁶⁾、規制緩和は事業者撤退の議論等を通じて地方自治体の役割を増大させていると考えられる³⁵⁾。地域において必要と判断された路線については、その維持と効率化のため上下分離方式の採用が検討されており³⁴⁾、また、その場合には、補助金での赤字補填だけでなく収入も自治体が責任を負うことになるので、利用促進にも政策的に関与すべきという指摘もある³⁵⁾。

5.1 規制緩和後の状況変化

旅客船・フェリー事業は、2000年の海上運送法改正により規制緩和が実施されたが、規制緩和の効果を計測した文献は多くない。その理由としては、離島航路を中心に赤字路線が多く、規制緩和後も補助制度は維持されたことが考えられる。そのため、規制緩和の効果よりも離島航路維持のための方策についての議論が多い。例えば、「運輸と経済」では2009年5月号で「わが国における旅客船事業の現状と課題」、2010年7月号で「離島における交通の諸問題」という特集が組まれている^{36), 37)}。

規制緩和の効果を述べた文献もわずかながら見られる。中条[2010]³⁸⁾は、規制の根拠とされた市場の失敗要因を検討した結果規制の根拠はないと判断し、需給調整規制撤廃を正しい政策であると述べている。その結果少数ながら新規参入がみられ競争が活発化し、運賃も低下していると述べている。また、安全規制は廃止せず範囲を拡大して規制を課したことも妥当な判断であると述べている。

小野[2005]³⁹⁾は、九州の旅客船事業について規制緩和の効果を計測している。九州では規制緩和後の新規参入が21事業者28航路あり、競争が激化したとしている。さらに、実際のデータから、競争激化による供給力増大と運賃低下による消費者余剰の増分を計算したところ、上五島航路で年間約1億2,000万円の便益が発生したとの結果を得ている。

5.2 規制緩和の問題点

旅客船事業では、規制緩和による問題点を指摘する論文もいくつかある。松本[2007]⁴⁰⁾では、「指定区間」(一定のサービス基準を維持することを求める規制の残された生活区間)に対して新規参入が発生した結果、既存事業者への補助も打ち切れ経営が悪化しているという事例が挙げられている。

風呂本[2004]⁴¹⁾が指摘するように、規制緩和後に民間事業者が撤退すると公的セクターが肩代わりする必要がある。しかし、過疎地の自治体では航路を維持する余力がない場合も想定され、生活航路の存続が危ぶまれるという事態が考えられる。

また、田中[2010]⁴²⁾が述べている通り、補助金削減と利用者減少という状況でサービス水準を維持するために、既に事業者は非正規雇用の拡大による人件費抑制や航路統合など費用削減のための対策を講じてきている。

その一方で、路線維持のための船員確保が難しくなるといふ課題が生じている事例も見られ、持続的な航路維持には解決すべき課題が多いのが現状である。

5.3 小括—今後の競争と航路維持に向けて

旅客船事業では、離島人口減少による利用者の減少と地方財政悪化による補助金削減を受け、規制緩和がもたらす競争促進の効果以上に航路維持の方策に議論が集中してきた^{40)–42)}。しかし、規制緩和の結果、一部に新規参入や運賃低下が見られたことも事実であり、政策としては正しい方向であったと考えられる^{38), 39)}。

生活航路として必要な航路についても、船舶の維持等を公的部門で行い、運営は民間に委託することで効率性を高める「上下分離方式」の採用が考えられる⁴⁰⁾。

ただし、航路維持の問題については、中条[2010]³⁸⁾でも述べられている通り、「離島航路補助制度」という形で航路維持に特定化した補助ではなく、用途を限定せず自治体が決定する交付税が望ましい。その上で、存続する航路については上記のような方式で効率的運航を目指すべきだと考えられる。

6—まとめ

本稿では、国内の論文の紹介を通して、日本の旅客運送事業の規制緩和後の状況変化や効果について整理した。規制緩和の影響は事業ごとに様々である。

乗合バス事業では、競争による市場の活性化はあまり見られないが、退出の増加による生活路線の空白化も懸念されたほどは生じていない^{3), 4)}。また、貸切バスとの規制の違いにより競争が阻害されている可能性もあるため^{11), 12)}、競争基盤の平等化が必要である。タクシー事業では、競争による効果も見られたが^{18)–20)}、一方で規制緩和による弊害が生じているとの指摘もあり^{21), 22)}、特に社会的規制の強化が求められる。

鉄道事業では地方で路線撤退の提案やそれに対する議論が数多く行われており、路線維持が必要な場合などでは地方自治体が果たす役割が大きくなっている^{26), 35)}。都市圏では、直接的競争も一部で見られ²⁵⁾、さらに、ヤードスティック規制により事業者の費用低下や運賃上昇抑制という効果を上げていることが確認されている^{25), 28), 29)}。旅客船事業でも、規制緩和の効果は見られるものの^{38), 39)}、これまでの議論の中心は航路維持と補助金削減であった^{40)–42)}。

今後、交通基本法で移動権の保障について議論を進める際には、事業ごとの規制緩和後の状況の違いを認識し、地域公共交通の維持・再生のために必要な具体

的方策を検討することが求められている²⁾。例えば、競争が生じ利用者利便が増大していると指摘されている事業^{18)–20), 25), 28), 29), 38), 39)}では引き続き競争政策を維持することが望ましい^{注4)}。一方、事業者の路線撤退の動きが見られると指摘される地方部^{5), 26), 35), 40)–42)}においては地方自治体による関与が必要であり、上下分離と入札制度の併用は解決策の一つになると考えられる^{16), 34), 40)}。

いずれにしても、競争激化等により内部補助の原資が失われ^{4), 34)}、従来の退出規制が緩和されたことで路線や航路の維持を法律上も事業者に求められなくなった結果、地方自治体が地域交通で果たす役割は大きくなると予想される^{13), 35), 38)}。

注

注1) 本稿で紹介した論文は、2012年3月までに発表された和文文献を対象に、論文検索システム(GiNii Articles, <http://ci.nii.ac.jp/>)により「(対象産業)+規制緩和」等のキーワードに該当する文献を抽出したものである。ただし、各分野の専門家によるご指導も受けているが、筆者らの限界により抽出した論文には関連する論文の遺漏が残る可能性もある。この点は今後の課題とさせていただきたい。

注2) 供給過剰は、道路運送法第8条によると「特定の地域において一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力が輸送需要量に対し著しく過剰となっている場合」とされ、平成13年10月26日自動車交通局長通達で具体的な要件が規定されている。その具体的要件とは、1日1車当たりの実車キロ及び営業収入が2年以上連続して減少、などである。

注3) 直接競争とは、路線上で行われる競争のことである。間接的競争とは、ヤードスティック規制のように経営指標などを基に事業者を競わせるものである。

注4) 競争が安全性低下につながっていると指摘される事業^{14), 21), 22)}については、経済的規制の再規制ではなく安全規制を中心とする社会的規制強化による対応を検討すべきである¹⁵⁾。

参考文献

- 1) 国土交通省[2010]，“交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)”，(オンライン)，<http://www.mlit.go.jp/common/000116918.pdf>, 2012/5/31.
- 2) 国土交通省[2010]，“「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」のポイント”，(オンライン)，<http://www.mlit.go.jp/common/000117005.pdf>, 2012/5/31.
- 3) 寺田一薫[2004]，“規制緩和結果の検証—乗合バス市場—”，「国際交通安全学会誌」，29巻1号，pp. 52-60.
- 4) 谷口礼史・滝澤朗[2011]，“乗合バス事業の規制緩和と今後の展望”，「運輸と経済」，71巻7号，pp. 44-53.
- 5) 国土交通省[2002]，“平成14年度 国土交通白書”，(オンライン)，<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h14/index.html>, 2012/5/31.
- 6) 田中耕市[2009]，“中山間地域における公共交通の課題と展望”，「経済地理学年報」，55巻1号，pp.33-48.
- 7) 楠本竜治[2008]，“乗合バス事業の費用関数推定による規制緩和の影響分析”，「都市計画 別冊 都市計画論文集」，43巻3号，pp. 817-822.
- 8) 大井尚司[2009]，“乗合バス事業における規制緩和の影響に関する定量的一考察—費用面の分析から—”，「交通学研究」，52巻，pp. 161-170.
- 9) 青木亮・田邊勝巳[2007]，“規制緩和直後の乗合バス単車補助制度に関する分析”，「運輸と経済」，67巻5号，pp. 58-71.
- 10) 湧口清隆・山内弘隆[2002]，“交通サービスにおけるオプション価値の理論と現実—弘南バス深谷線におけるオプション価値計測の試み—”，「運輸政策研究」，Vol. 5, No. 3, pp. 2-12.
- 11) 新納克広[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，pp. 26-34.
- 12) 湧口清隆[2011]，“バス運賃の構造と規制緩和以降におけるバス運賃制度改革の方向性”，「運輸と経済」，71巻7号，pp. 35-43.
- 13) 戸崎肇[2004]，“交通規制緩和と政策導入後の状況分析—バス・タクシーを中

- 心として”、「明大商學論叢」,86巻3号,pp. 57-75.
- 14)川村雅則[2012],“関越道ツアーバス事故と、急がれる規制緩和と政策の見直し”,「交通権学会 ニュースレター トランスポート 21」,47号,pp. 4-6.
- 15)山内弘隆[1995],“交通の産業組織”,金本良嗣・山内弘隆編,『講座・公的規制と産業④交通』,NTT出版.
- 16)竹内健蔵[2005],“経済学的視点からみたバス産業と政策提案”,中村文彦編,『日交研シリーズA-376 バス事業の規制緩和が都市交通計画に及ぼす影響』,日本交通政策研究会.
- 17)小嶋光信[2011],“規制緩和後における地方バスの経営環境変化と課題”,「運輸と経済」,71巻7号,pp. 54-66.
- 18)小野芳計・田中由紀・中野宏幸[2006],“タクシー産業の規制緩和について”,「交通学研究」,49巻,pp. 201-210.
- 19)岡田順一郎[2003],“運輸政策トピックス:バス・タクシーの規制緩和から1年”,「運輸政策研究」,Vol. 6, No. 1, pp. 68-70.
- 20)後藤孝夫[2012],“タクシーサービスの需要分析と規制政策の課題—福岡市・北九州市のデータをもとに—”,「交通学研究」,55巻,pp. 103-112.
- 21)藤井聡[2008],“タクシーの秩序形成を急げ”,「日刊建設工業新聞」,2008/10/7.
- 22)安部誠治[2008],“規制緩和とタクシー産業”,「關西大學商學論集」,53巻5号,pp. 1-16.
- 23)徳永幸之・三浦尚泰[2009],“規制緩和後のタクシー事業の課題と新ビジネスへの展望:仙台地区における課題解決に向けて”,「宮城大学事業構想学部紀要」,12巻,pp. 133-140.
- 24)山内弘隆[2004],“運輸産業における規制改革”,「国際交通安全学会誌」,29巻1号,pp. 6-15.
- 25)原田峻平[2012],“大都市高速鉄道の費用構造に関する分析”,「交通学研究」,55巻,pp. 163-172.
- 26)古川克・庭田文近・田村正文[2007],“退出規制緩和前後の地方鉄道の比較”,「交通学研究」,50巻,pp. 89-98.
- 27)今城光英[2005],“地方鉄道の衰退と再生”,「運輸と経済」,65巻2号,pp. 66-70.
- 28)内閣府[2007],“規制改革の経済効果—利用者メリットの分析(改訂試算)2007年版—”,「政策効果分析レポート」,No. 22.
- 29)Mizutani, F., Kozumi, H., and Matsushima, N.[2006],“Does yardstick regulation really work? Empirical evidence from Japan's rail industry”, *Journal of Regulatory Economics*, Vol. 36, pp. 308-323.
- 30)日本交通学会編[2011],『交通経済ハンドブック』,白桃書房.
- 31)山内弘隆[2006],“鉄道規制と都市鉄道政策”,「都市問題研究」,58巻12号,pp. 65-80.
- 32)竹内健蔵[2005],“これからの鉄道事業は規制緩和に逆行するのか”,「運輸と経済」,65巻10号,pp. 72-73.
- 33)斎藤峻彦[2006],“日本型鉄道経営モデルの特性と限界—規制改革と新しい政策フレームの必要性—”,「都市問題研究」,58巻12号,pp. 14-31.
- 34)堀雅通[2004],“規制緩和後における鉄道整備のあり方—上下分離の機能と役割を中心に—”,「国際交通安全学会誌」,29巻1号,pp. 27-34.
- 35)森田優己[2003],“北勢線の廃止・存続にみる地域交通政策の課題”,「桜花学園大学人文学部研究紀要」,5巻,pp. 65-77.
- 36)運輸調査局[2009],“特集—わが国における旅客船事業の現状と課題”,「運輸と経済」,69巻5号,pp. 4-52.
- 37)運輸調査局[2010],“特集—離島における交通の諸問題”,「運輸と経済」,70巻7号,pp. 4-64.
- 38)中条潮[2010],“離島旅客航路”,竹内健蔵・根本敏則・山内弘隆編,『交通市場と社会資本の経済学』,有斐閣.
- 39)小野芳計[2005],“海事分野における規制緩和とその効果—九州地方の事例を中心に—”,「交通学研究」,48巻,pp. 209-218.
- 40)松本勇[2007],“離島航路経営に関する諸問題”,「運輸と経済」,67巻1号,pp. 51-63.
- 41)風呂本武典[2005],“離島航路政策の変遷と航路の「フェリー化」—瀬戸内海島嶼部における事例を中心に—”,「海運経済研究」,39巻,pp. 59-68.
- 42)田中健作[2010],“政策転換期における離島航路維持の展開—瀬戸内海を中心とした不採算航路を事例として—”,「経済地理学年報」,56巻1号,pp. 1-15.

(原稿受付 2012年7月18日)